Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 116 (6362) | 27 апреля 1935 г., суббота | ЦЕНА 10 КОП.

Правительственная Комиссия признала Московский Метрополитен вполне готовым для эксплоатации. Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) постановили назначить пуск Метрополитена в нормальную эксплоатацию на 15 мая 1935 года.

Ударникам и ударницам Метрополитена нашей Красной Столицы — большевистский привет!

В СНК СССР и ЦК ВКП(б)

26 апреля с. г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) заслушали доклад Правительственной Комиссии по приемке Московского Метрополитена.

Комиссия пришла к единодушному заключению, что осуществление первоочередных линий Московского Метрополитена, выполненное строительством в труднейших гидрогеологических условиях, в весьма короткий срок, исключительно из советских материалов, силами советских специалистов, является крупнейшей победой социалистического строительства, свидетельствующей о громадных достижениях на фронте индустриализации СССР и ставшей возможной благодаря огромному под'ему энтузиазма строителей метро, повседневному руководству и контролю Московских партийных и советских организаций и неустанному руководству и величайшей поддержке всей партии, ее ЦК и правительства.

Комиссия доложила правительству, что в результате подробного и тщательного ознакомления и испытаний всех устройств и частей Метрополитена, а также проверки знаний и опыта эксплоатационного персонала, она установила, что все работы сделаны удовлетворительно и полностью закончены.

Прочность и надежность в эксплоатации тоннеля, пути, подвижного состава, движущихся лестниц (эскалаторов), вентиляции и других устройств вполне соответствует требованиям новейшей техники строительства городских подземных железных дорог. Архитектурное оформление значительно лучше, чем у аналогичных заграничных подземных железных дорог.

Поэтому Комиссия признала Московский Метрополитен вполне готовым для эксплоатации и представила акт о приемке Московского Метрополитена.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) одобрили представленный Комиссией доклад и акт и приняли представленные Комиссией предложения.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили назначить пуск Метрополитена в нормальную эксплоатацию на 15 мая 1935 года.

Правительственной Комиссии по приемке Московского Метрополитена под председательством тов. Межлаука В. И., в составе тт. Гинзбурга С. З., Постникова А. М., акад. Винтера А. В., акад. Веденеева Б. Е., инж. Кагана И. Б., инж. Булата А. Ф., проф. Скочинского А. А., проф. Терпигорева А. М., инж. Шермергорна Д. Т., инж. Штанге Д. А., проф. Келдыш В. М., Пударова А. Д. и Ловина К. П. об'явлена Совнаркомом СССР и ЦК ВКП(б) благодарность за проведенную ею работу.

Детище индустриализации

Московский метро, построенный по инициативе товарища Сталина,— детище индустриализации страны. Без тех промышленных гигантов, которые Советский Союз создал с большим упорством и успехом, не было бы этого крупнейшего сооружения нашего времени. И сегодня, после приема московского метрополитена правительственной комиссией и назначения его пуска на 15 мая, мы можем еще раз с гордостью обозреть великий путь, пройденный нашей родиной за последние годы.

Когда закладывался фундамент плотины у пустынного берега Днепра и рылись котлованы магнитогорских, кузнецких домен, когда воздвигались стены тысячи цехов и пускались первые конвейеры, а за границей на миллиарды рублей золотом покупалось новейшее оборудование, многие сомневались в правильности этого дела. Лозунг индустриализации вызывал у многих возражения. Правые оппортунисты, все враги партии, ее руководства подняли вой о нереальности темпов и о ложном направлении пути. Годы сложной и упорной работы нужны были для того, чтобы плоды строительства созрели и убедили всех, что только индустриализация превратит страну в несокрушимую крепость и создаст условия для быстрого, систематического роста благосостояния населения.

Делу индустриализации страны наша партия отдала все свои изумительные организационные способности, все свои силы. Она подняла, вырастила и воспитала армию ударников, создала новую техническую интеллигенцию, готовых с пламенным энтузиазмом двигать вперед социалистическую революцию. Окруженная доверием широчайших масс, верная ленинским заветам, она ввязалась в трудный бой и блестяще выиграла его.

Многого у нас в те годы нехватало. Партия убеждала массы и раз'ясняла, что зарево новых домен, шум новых станков возвещает о счастливой, зажиточной жизни в ближайшем будущем. Рабочие и крестьяне, как всегда, верили партии. Она создала огромный политический под'ем, который позволил выполнить первую пятилетку в четыре года и быстро двигаться вперед.

И вот теперь самые трудные перевалы пройдены. Каждый день сбывается то, что партия предсказывала и к чему она призывала в трудные годы. На глазах всего народа металл «Магнитки», Кузнецка и других заводов превращается в тракторы, несущие зажиточную жизнь колхозникам и потоки сельскохозяйственных продуктов городам. Легкая промышленность, пищевая, товарооборот поднимаются по-настоящему только теперь, на плечах окрепшей тяжелой индустрии. Каждый рабочий, крестьянин и интеллигент чувствует уже и на примере своей личной жизни, как страна наливается новыми соками богатства.

Сегодняшний день нашей родины характерен созреванием великолепных плодов политики индустриализации. Московский метро — один из самых замечательных плодов.

В строительство метро вложены огромные средства, много выдумки и хорошего вкуса. Применена новейшая техника. Наши инженеры, рабочие, молодежь, организованные тов. Кагановичем, показали в незнакомой до сих пор для себя области образцы высокой культуры и деловой зрелости.

Вся страна строила метро. Московский комитет партии и Московский совет, десятки тысяч ударников — рабочих, инженеров, архитекторов, коллективы десятков заводов и фабрик, транспортники работали, не покладая рук. В течение короткого срока они обогатили созвездие советских гигантов новой крупной и яркой величиной. Все делалось для того, чтобы трудящиеся могли пользоваться удобным и быстрым транспортом.

Когда пускали первую магнитогорскую домну, не все сразу чувствовали, что несет с собой этот огненный поток. При пуске метро каждый трудящийся сразу и непосредственно чувствует в своей повседневной жизни удобства и пользу этого сооружения, корнями уходящего в эту огненную струю металла. А ведь метро — это только начало того великого разворота строительства новых городов, домов, школ, водопроводов, театров, клубов и всего прочего, что будет украшать и веселить жизнь людей нашей страны.

На метро лежит печать сталинского стиля работы. Под руководством тов. Кагановича построен хороший и изящный метро. В этом убедились делегаты VII С'езда Советов и II с'езда колхозников, сотни тысяч московских рабочих и служащих, много иностранцев, которые в пусковой период уже там побывали. Все строительство велось так, чтобы обслужить трудящихся как можно лучше. Это и понятно. Ибо мы строим не для наживы, а для своего героического народа, для людей нашей страны.

Наш метро будет иметь большое влияние на рост культуры. Разве не замечателен тот факт, что за время пробных рейсов, когда поезда метро перевезли больше полумиллиона пассажиров, ни на станциях, ни в вагонах не нашли ни одного окурка, ни одного клочка бумаги! Какое отрадное явление! В этом сказывается культура метро, заботливая рука строителей.

Метро экономит время каждого трудящегося, пользующегося его услугами. Неумение многих ценить время — остаток проклятого наследия царизма. Большевики, революция учили и учат наш народ ценить время. Темпы строительства, вообще темпы нашей жизни показывают, как быстро эти уроки усваиваются. Реализация одного из важнейших лозунгов революции — догнать и перегнать — зависит от того, как мы используем время. Значение метро в этом отношении огромно.

Опыт строительства метро, наконец, сыграет большую роль в упорядочении подземного хозяйства наших старых и растущих больших городов и в применении новых технических и организационных методов, которые блестяще оправдались. Даже самый пуск будет иметь огромное воспитательное значение. Именно так надо пускать новые строительства. Работу надо делать до конца, до мельчайших подробностей. Работу надо считать законченной тогда, когда она сделана образцово во всех деталях. Недоделка — это признак варварства, хвастовства. Серьезные люди не сдают незаконченную работу. Товарищ Сталин и руководители правительства лично убедились, насколько все готово, чтобы миллионы могли нормально пользоваться метро.

Итак, столица великой социалистической страны, самая живая и подвижная столица в мире, получила великолепный метрополитен. 15 мая метро вступит в коммерческую эксплоатацию и его станции широко откроют свои двери для всего населения столицы.

В день приема метро наш пламенный привет героическим строителям и их руководству, которые обогатили Советский Союз и нашу жизнь этим изумительным сооружением.



Товарищи СТАЛИН, КАГАНОВИЧ и ХРУЩЕВ

ЕВРОПЕЙСКИЕ ДЕРЖАВЫ И ГЕРМАНИЯ

5 МИЛЛИАРДОВ МАРОК НА ВОЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

БЕРЛИН, 26 апреля. (Соб. корр. «Правды»). Орган рейнской тяжелой промышленности «Рейниш вестфалише цейтунг» приводит интересные расчеты о финансировании «плана создания работ». Газета указывает, что для под'ема промышленного производства в течение 1934 года было ассигновано 5 млрд марок. Эта сумма покрывается из государственных источников следующим образом: 2 млрд марок были выделены из бюджетных средств, на 3 млрд были выданы векселя, гарантированные Рейхсбанком, при чем из выданных векселей были покрыты налоговыми поступлениями 2 млрд, а 1 млрд остался непокрытым. Газета полагает, что оставшиеся векселя будут покрыты налоговыми поступлениями на 1936 год, которые, согласно введенным теперь правилам, взимаются вперед на полгода.

Из этих сумм, по подсчетам газеты, израсходовано: 1,7 млрд марок на автодорожное строительство, 1,3 млрд марок на постройку новых зданий и 1 млрд на подземные сооружения.

Проведенные строительные работы, имеющие военно-стратегическое значение, потребовали привлечения дополнительной рабочей силы. По данным газеты, число занятых в промышленности рабочих возросло с 11,5 млн рабочих в январе 1933 года до 14,2 млн в январе 1935 года.

Гофман.

БЕСШУМНЫЕ НОЧНЫЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ В ГЕРМАНИИ

БЕРЛИН, 26 апреля. (Соб. корр. «Правды»). В ночь на 25 апреля над Берлином совершали опытные полеты только-что выпущенные авиозаводами новые ночные бомбардировщики.

Отличительная черта этих новых бомбардировщиков та, что они летают без шума. Шум моторов совершенно заглушен с помощью специальных приспособлений.

Над Берлином летало около 50 таких бомбардировщиков на высоте 800 метров. Германские специалисты указывают, что опытный полет прошел блестяще.

Гофман.

Германские вооружения и позиция США

НЬЮ-ЙОРК, 25 апреля. (ТАСС). Вашингтонский корреспондент «Нью-Йорк таймс» Крок указывает, что хотя Соединенные Штаты не заявили формального протеста против нарушения Германией версальского договора, однако этот вопрос не оставлен без внимания в Вашингтоне.

По словам Крока, Германия ошибается, если истолковывает официальное молчание Соединенных Штатов как признак их незаинтересованности в этом вопросе. По мнению Крока, Германия не могла составить себе такое ошибочное представление, потому что государственный секретарь Хэлл в неофициальном порядке — в заявлении, переданном в печать, протестовал против действий Германии.

Кроме того, пишет Крок, дипломатическим путем Германии был передан неопубликованный протест «руководящего официального деятеля в США».

Как указывает далее Крок, Соединенные Штаты не заявили формального протеста потому, что желают избежать участия в европейском конфликте. Помимо того, факт нарушения Соединенными Штатами договора с Панамой (Соединенные Штаты отказались от платежей в золоте, предусмотренных этим договором) затрудняет протесты против других нарушителей договоров. Тем не менее осторожность государственного департамента, продолжает Крок, дала неблагоприятные результаты и создала «среди национал-социалистских и японских милитаристов впечатление, что можно безнаказанно нарушать договоры с Соединенными Штатами».

По мнению Крока, недавнее назначение Гаррисона американским посланником в Румынию свидетельствует об озабоченности государственного департамента по поводу положения в Европе.

Лондонские отклики на статью Макдональда

(По телеграфу от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 26 апреля. Вся печать комментирует статью Макдональда в «Ньюс леттер», и большинство газет поместило по этому поводу передовые статьи.

Либеральная «Ньюс кроникл» и лейбористская «Дейли геральд» недовольны критикой германской позиции, считая ее несвоевременной. Особенно «Дейли геральд» заботится о нервах Гитлера и порицает Макдональда за то, что он поднял такой шум в то время, когда «казалось бы, что здравый смысл требует от наших государственных деятелей, чтобы они теперь молчали, в то время как немцы размышляют».

Статья Макдональда явилась для многих сюрпризом. «Манчестер гардиен» об'ясняет появление этой статьи желанием Макдональда показать, что он отнюдь не относится к Германии лучше, чем другие члены правительства, как это утверждают некоторые газеты.

Консервативная газета «Дейли телеграф», связанная с министерством иностранных дел, полностью поддерживает Макдональда и предлагает обратить серьезное внимание на опасность, созданную германскими вооружениями. Касаясь германского требования о равенстве воздушных сил Германии и Англии, газета пишет: «Так как британские воздушные силы разбросаны по всей империи, то этот паритет (равенство) приведет к двойному превосходству Германии в Европе».

«Дейли телеграф» пишет далее:

«Факты, которые дошли до сведения министров накануне Стрезы, показывают, что Германия уже добилась превосходства над Англией. Германская авиация уже имеет вдвое больше первоклассных военных самолетов, чем имеет Англия для защиты своей страны».

Заявление Гитлера о том, что германская авиация уже сравнялась с британской, рассматривали раньше, по мнению корреспондента, как равенство с британской оборонительной авиацией, насчитывающей 480 машин. Теперь, однако, выяснилось, что дело идет о равенстве с авиацией всей империи, насчитывающей 1.020 машин.

Но еще серьезней, по мнению корреспондента, тот факт, что Германия добилась превосходства в отношении новых бомбардировщиков, отличающихся большей дальностью полета.

«Германия,— пишет газета,— концентрирует все свои силы на производстве МНОГОМОТОРНЫХ СКОРОСТНЫХ МОНОПЛАНОВ, сделанных целиком из металла и способных брать большой груз бомб на значительное расстояние. Германия выковывает оружие наступления, для борьбы с которым британская авиация не имеет соответствующих машин».

Из этого «Дейли телеграф» делает вывод, что «приходится сомневаться в способности Англии обеспечить собственными силами безопасность своих берегов».

Газета заявляет, что

«если не изменить теперешних соотношений, то скоро наступит время, когда континентальные налетчики смогут в подавляющем количестве напасть на Англию из баз, находящихся за пределами досягаемости британской авиации, опирающейся на отечественные базы».

По мнению корреспондента, великобританское правительство должно будет коренным образом реорганизовать английскую авиацию и расширить ее, в особенности в отношении новейших типов бомбардировщиков.

Майорский.

ОСТОРОЖНЫЕ ГЕРМАНСКИЕ КОММЕНТАРИИ

(По телефону от берлинского корреспондента «Правды»)

БЕРЛИН, 26 апреля. Вся печать подробно излагает статью Макдональда «Мир, Германия и Стреза», опубликованную вчера в Лондоне.

Орган Геринга «Националь цейтунг» пишет:

«Рассуждения английского премьера вызвали в германских кругах живейший интерес. Основными их моментом следует считать призыв Германии не принимать дальнейших решений, которые могли бы удалить ее от выраженной ранее принципиальной готовности вести переговоры. В связи с этим надо сказать, что Германия продолжает рассматривать лондонский меморандум от 3 февраля, как базу для своих дипломатических усилий содействовать умиротворению Европы. Но возникает вопрос, придает ли и Англия этому документу его прежнее значение, или же, наоборот, английская внешняя политика связала себя в Стрезе новыми обязательствами, о чем позволяет сделать вывод позиция, занятая Англией в Женеве.

Германскую позицию можно уточнить в том смысле, что для нас конференция в Стрезе, в которой мы не принимали участия, не существует. А потому, следовательно, мы в любой момент готовы вести переговоры на прежней основе лондонского меморандума».

Заявление «Националь цейтунг» отражает стремление руководящих германских кругов не обострять положения и на этом пути для возобновления прямых англо-германских переговоров.

После женевского решения впервые германская печать приводит заявление, носящее, несомненно, официозный характер, о готовности продолжать переговоры на основе лондонского меморандума.

Подобное заявление явно вызвано неоднократными указаниями со стороны «лондонских адвокатов», что появившиеся после Женевы официозные германские комментарии были слишком поспешными и что «сжигать мосты» было преждевременно.

Гофман.

БЕРЛИН, 26 апреля. (ТАСС). «После выступления Макдональда, — констатирует в передовой «Берлинер тагеблатт», — не может оставаться никаких сомнений, что в Стрезе, а затем в Женеве осуществился поворот в английской политике. В настоящее время в Англии победил французский тезис безопасности». Точно так же расценивает эту статью «Дейче альгемейне цейтунг», которая особо отмечает, что «отклики французской печати представляют дело так, что Англия теперь на всех парусах входит в Новую Антанту».

ОТКЛИКИ В ЧЕХОСЛОВАКИИ

ПРАГА, 26 апреля. (ТАСС). Газеты перепечатывают статью Макдональда, в которой он осуждает германскую политику вооружений и пытается уговорить Германию принять участие в осуществлении резолюций конференции в Стрезе.

Комментируя эту статью, «Прагер прессе», ссылаясь на осведомленные английские круги, сообщает, что в Лондоне имеются сведения о том, что, вопреки заявлениям Гитлера, германский воздушный флот уже теперь вдвое сильнее английского, а германское производство материалов для воздушного флота превышает английское в три раза.

Одновременно газета посвящает передовую статью германским военно-воздушным маневрам. Сообщая, в частности, о намеченных на 6 мая воздушных маневрах, которые должны охватить целую провинцию (Восточную Пруссию), газета подчеркивает, что выбор для маневров Восточной Пруссии ни в коем случае не является случайным. Эта провинция, указывает газета, должна сыграть совершенно особую стратегическую роль.

ПРЕДСТОЯЩАЯ ВСТРЕЧА тов. ПОТЕМКИНА С ЛАВАЛЕМ

ПАРИЖ, 26 апреля. (ТАСС). Агентство Гаваса сообщает:

«Полпред СССР в Париже Потемкин, вероятно, встретится, может быть даже сегодня, с Лавалем, с которым будет беседовать о франко-советском договоре. Возможно, что парафирование договора состоится в начале будущей недели».

Итало-польские переговоры

ПАРИЖ, 26 апреля. (ТАСС). Обычно хорошо осведомленная Табуи выступает сегодня в «Эвр» со статьей об обстоятельствах и содержании переговоров Бека с Сувичем.

«По нашим сведениям, — пишет Табуи, — дело идет о весьма серьезных усилиях, которые в настоящий момент делает Польша, чтобы если не помешать заключению франко-советского пакта, то по крайней мере ограничить его результаты. Муссолини в Стрезе не скрывал от Лаваля своего желания, чтобы Польша присоединилась к пакту Центральной Европы».

При этом, продолжает Табуи, Муссолини дал понять, что, по его мнению, «чем меньше Москва будет вмешиваться в европейские дела, тем будет лучше».

Табуи пишет далее, что в переговорах между Беком и Сувичем речь шла о польской экспансии в прибалтийских странах и в частности о польской политике в отношении Литвы.

ГЕРМАНИЯ И ЯПОНИЯ ОБМЕНИВАЮТСЯ ОФИЦЕРАМИ

ТОКИО, 26 апреля. (ТАСС). Комментируя заключение соглашения об обмене офицерами между Англией и Германией, агентство «Симбун ренго» пишет, что военные круги рассматривают это соглашение как признание вооружений Германии.

В военных кругах подчеркивают, что Япония охотно вступит в подобное же соглашение с Германией, тем более, что между Японией и Германией уже в течение нескольких лет происходит обмен офицерами в неофициальном порядке.

ВОЕНИЗАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ В США

ВАШИНГТОН, 25 апреля. (ТАСС). В соответствии с инструкцией Рузвельта об увеличении числа молодых безработных в лагерях военизированного типа до 600 тыс. человек военное министерство приступило в спешном порядке к сооружению 1.200 дополнительных лагерей.

Возрастные пределы для набираемых в лагеря расширены. Прежде в лагеря набирались безработные в возрасте от 18 до 25 лет, а теперь — в возрасте от 18 до 28 лет. Срок пребывания в лагерях увеличен с 1 года до 18 месяцев.

Военное министерство призывает на действительную военную службу 3 тыс. дополнительных офицеров запаса для командования лагерями. Общее число офицеров в лагерях достигнет 10 тыс.

Успех советских артистов в Турции

АНКАРА, 25 апреля. (ТАСС). Вчера состоялся массовый концерт ансамбля советских артистов, устроенный для членов Народного дома в Анкаре. Затянувшийся за полночь концерт еще раз показал, какую огромную популярность приобрели в Турции представители советского музыкального искусства. Зал Народного дома был переполнен, и очень много желающих не могло попасть на концерт.

Сегодня вечером ансамбль советских артистов дает концерт в консерватории.

ГЕРМАНСКИЕ САМОЛЕТЫ НАД ЛИТВОЙ

КАУНАС (Ковно), 26 апреля. (ТАСС). Выходящая в Мемеле «Остзее беобахтер» указывает, что в последнее время германские самолеты, совершающие учебные полеты близ литовской границы, часто пролетают над литовскими пограничными районами.

В связи с этим литовской пограничной охране даны соответствующие инструкции, и правительство Литвы намерено «обратить внимание германского правительства на эти нетерпимые условия».

ЛОНДОН, 25 апреля. (ТАСС). По сообщению корреспондента Рейтера в Каунасе, два литовца, братья Эйпикис, при переходе литовско-германской границы были обстреляны германскими солдатами.

Один из них убит, другой ранен. По литовским сообщениям, оба брата переходили границу легальным образом.

УСИЛЕНИЕ ОХРАНЫ ВОСТОЧНОЙ ГРАНИЦЫ ФРАНЦИИ

ПАРИЖ, 26 апреля. (ТАСС). В связи с участившимися случаями полетов германских самолетов над французскими пограничными укреплениями официально сообщается, что приняты меры воздушной охраны для неповторения подобных случаев.

О воспрещении денежных и натуральных выдач со стороны госорганов и хозорганизаций частям и учреждениям РККА и НКВД в порядке шефства

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Запретить всем государственным учреждениям, хозорганизациям и предприятиям выдавать, а частям, соединениям, учебным заведениям и учреждениям РККА и НКВД принимать от государственных учреждений, хозорганизаций и предприятий денежные суммы и материальные ценности (подарки) в порядке шефства.

2. Предложить Народному Комиссару Обороны СССР и Народному Комиссару Внутренних Дел отменить все приказы и распоряжения, противоречащие настоящему постановлению.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР **В. МОЛОТОВ.**

Управляющий Делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР **И. МИРОШНИКОВ.**

Москва, Кремль.
26 апреля 1935 г.

Бедствия голодающих китайских крестьян

(По телеграфу от шанхайского корреспондента «Правды»)

ШАНХАЙ, 26 апреля. Печать с тревогой отмечает резкое ухудшение положения китайского крестьянства в ряде провинций. «Дагуньбао» в обзоре, посвященном положению в провинции Аньхуэй, сообщает, что в этой провинции голодом охвачено **8.700 тыс.** крестьян. В районе Аньцина (столица провинции) голодающие крестьяне ободрали кору со всех деревьев, употребив ее в пищу. По городу бродят огромные толпы голодающих крестьян, выпрашивающих пищу. В тысячах деревень крестьянство лишено возможности засеять поля в виду полного отсутствия семян для посева.

«Дагуньбао» пишет о том, что в Сычуани попрежнему взимают земельный налог 4 раза в год: «Трудно описать эксплоатацию населения в Гуйчжоу. Во многих округах свирепствует голод. **В прошлом году многие судебные пристава продали с торгов детей многих крестьян, не сумевших внести налоги».**

Одновременно нарастает стачечная борьба в городе, усиление которой вызвано резким снижением зарплаты, массовыми увольнениями и т. д. В крупнейших промышленных центрах страны — в Шанхае, Ханькоу и Тяньцзине — продолжаются десятки забастовок, многие из которых возникли еще месяц назад.

Гартман.

АМЕРИКАНСКИЙ ГАПОН СОЗДАЕТ СВОЮ ПАРТИЮ

НЬЮ-ЙОРК, 25 апреля. (ТАСС). Известный своими радио-проповедями католический священник Коглин, организующий новую партию—«национальный союз социальной справедливости», созвал в Детройте первый митинг, в котором приняли участие 15 тыс. чел.

В программе партии Коглина центральное место занимает лозунг «защиты права частной собственности в Соединенных Штатах». Помимо того, программа содержит ряд демагогических обещаний, изложенных во многих случаях очень туманным и невнятным образом. В программе имеется обещание защиты от «эксплоатации со стороны влиятельных групп» и т. д.

На митинге в числе ораторов выступали протестантский священник, еврейский раввин, «прогрессивный» республиканец сенатор Най, демократ, сторонник инфляции, сенатор Томас, крупный представитель Американской федерации труда Коллинс и др. Коглин в своей речи нападал на республиканскую и демократическую партии и косвенно выступал против Рузвельта.

18 МИЛЛИОНОВ НУЖДАЮЩИХСЯ В АНГЛИИ

Английский консервативный журнал «Спектейтор» помещает статью некоего майора Рейнольдса о безработице в Англии.

«Подобно многим другим людям, — пишет автор,— **меня всегда потрясало упорное состояние безработицы, наступившее со времени войны. Будучи 15 лет солдатом, я приобрел большой опыт в знании людей. В качестве управляющего фабрикой на юге Германии в годы кризиса я имел возможность узнать, что такое депрессия с точки зрения промышленности. Затем я возвратился в Англию и оказался без работы. Я прошел через весь горький опыт человека, который рыщет по городу в бесплодных поисках работы.**

Публикуемые цифры безработицы обычно составляются на основании регистрации, проводимой на биржах труда. В настоящее время эта цифра составляет 2¼ миллиона, и это—серьезная цифра».

Однако, как дальше признает и сам автор, даже и эта цифра не отражает подлинного положения, ибо она не учитывает тех, кто за год подчас имеет временную работу.

«Общее число тех, — пишет автор, — **кто в течение одного года теряет работу и регистрируется на бирже, составляет в круглых цифрах около 6 млн человек... Но эти 6 млн составляют только половину всего застрахованного населения. Если к тому же учесть среднее число иждивенцев в количестве двух, что отнюдь не является слишком высокой цифрой, то окажется, что в течение года от безработицы непосредственно страдает 18 млн человек».**

АВАРИЯ ГЕРМАНСКОГО САМОЛЕТА

БЕРЛИН, 26 апреля. (ТАСС). Близ Висбадена вчера днем потерпел аварию германский самолет. Самолет сильно поврежден. Погиб командир самолета. Два других летчика остались в живых.

В Наркомземе СССР и Сельскохозяйственном отделе ЦК ВКП(б)

Наркомзем СССР и Сельскохозяйственный отдел ЦК ВКП(б) рассмотрели проекты постановлений Западно-Сибирского крайисполкома и крайкома ВКП(б) и Свердловского облисполкома и обкома ВКП(б) о мероприятиях по выработке, обсуждению и принятию колхозами уставов.

Указанные проекты постановлений одобрены Наркомземом СССР и Сельскохозяйственным отделом ЦК ВКП(б) с внесением в них поправок.

Наиболее важные из этих поправок следующие:

а) Размеры приусадебных участков в колхозах зерновых районов Западно-Сибирского края, кроме колхозов, расположенных в 25 километрах от городов, увеличены против 0,35 га и 0,5 га, предложенных Западно-Сибирским крайисполкомом и крайкомом,— до 0,5—0,8 га и в животноводческих районах против 0,5 га до 0,8—1 га;

б) размеры приусадебных участков районов тобольской группы и Крайнего Севера Свердловской области увеличены против 0,35—0,5 га, предложенных Свердловским облисполкомом и обкомом,— до 0,4—0,7 га;

в) отклонено предложение Свердловского облисполкома и обкома об отнесении ко второй группе по количеству скота в личном пользовании колхозного двора — Манчажского и Бардымского районов, и эти районы, как зерновые, отнесены к первой группе;

г) окончание обсуждения и принятия уставов в колхозах Западно-Сибирского края отсрочено до 1-го июля 1935 г.;

д) выдача государственных актов на вечное пользование землей для колхозов северных лесных неземлеустроенных районов Свердловской области перенесена на первое полугодие 1936 года.

Ниже публикуются:

1. Одобренное Наркомземом СССР и Сельскохозяйственным отделом ЦК ВКП(б) постановление Западно-Сибирского крайисполкома и крайкома ВКП(б) «О мероприятиях по выработке, обсуждению и принятию колхозами уставов сельскохозяйственной артели по Западно-Сибирскому краю».

2. Одобренное Наркомземом СССР и Сельскохозяйственным отделом ЦК ВКП(б) постановление Свердловского облисполкома и обкома ВКП(б) «О мероприятиях по выработке, обсуждению и принятию колхозами уставов сельскохозяйственной артели по Свердловской области».

Постановление Западно-Сибирского крайисполкома и крайкома ВКП(б) о мероприятиях по выработке, обсуждению и принятию колхозами уставов сельскохозяйственной артели по Западно-Сибирскому краю

В целях правильного и успешного перевода колхозов на новый устав сельскохозяйственной артели, крайисполком и крайком ВКП(б) постановляют отсрочить проработку и принятие общим собранием колхозников устава в каждом колхозе до 1 июля 1935 года и рекомендуют колхозам при принятии устава вносить следующие уточнения в Примерный устав сельскохозяйственной артели применительно к особенностям районов Западно-Сибирского края:

ПО ПУНКТУ 2-му РАЗДЕЛА II ПРИМЕРНОГО УСТАВА

Рекомендовать колхозам установить следующий размер приусадебной земли в личном пользовании каждого колхозного двора (не считая земли под жилыми постройками):

а) От 0,5 гектара до 0,8 гектара в основных зерновых районах:

Алейский	Ленинский (кроме пригородных колхозов)
Анжеро-Судженский (кроме пригородных колхозов)	Локтевский
Баевский	Мамонтовский
Барнаульский (кроме пригородных колхозов)	Мариинский
Белоглазовский	Марушинский
Беловский (кроме пригородных колхозов)	Маслянинский
Бийский	Моховский
Благовещенский	Мошковский
Болотинский	Немецкий
Быстроистокский	Ново-Киевский
Волчихинский	Новосибирский (кроме пригородных колхозов)
Гурьевский (кроме пригородных колхозов)	Новочихинский
Егорьевский	Ордынский
Завьяловский	Ояшинский
Залесовский	Павловский
Знаменский	Панкрушихинский
Ижморский	Поспелихинский
Искитимский	Прокопьевский (кроме пригородных колхозов)
Калманский	Ребрихинский
Каменский	Родинский
Ключевский	Рубцовский
Кемеровский (кроме пригородных колхозов)	Славгородский
Кожевниковский	Сорокинский
Косихинский	Сталинский (кроме пригородных колхозов)
Коченевский	Сузунский
Кочковский	Тайгинский
Крапивинский	Тальменский
Краснозерский	Тисульский
Краснощековский	Титовский
Краюшкинский	Тогульский
Курьинский	Тогучинский
Кытманский	Томский (кроме пригородных колхозов).
Легостаевский	Топкинский
Тонгихинский	Хабаровский
Троицкий	Чебулинский
Тюменцевский	Черепановский
Тяжинский	Шипуновский
Усть-Калманский	Юргинский
Уч-Пристанский	Ярковский

б) От 0,8 гектара до 1,0 гектара в зерново-животноводческих районах Барабинской степи и прииртышских:

Андреевский	Чановский
Асиновский	Чистоозерский
Барабинский	Чулымский
Венгеровский	Алтайский
Здвинский	Грязнухинский
Зырянский	Горно-Шорский
Каргатский	Доволенский
Кыштовский	Змеиногорский
Карасукский	Ст. Бардинский
Колыванский	Солтонский
Купинский	Солонешинский
Северный	Смоленский
Татарский	Чарышский
Убинский	

а также во всех районах Ойротии и Нарымского округа.

в) От 0,25 гектара до 0,5 гектара в пригородных колхозах в радиусе 25-километровой зоны от города в следующих районах:

Новосибирский	Ленинский
Сталинский	Томский
Прокопьевский	Барнаульский
Кемеровский	Беловский
Анжеро-Судженский	Гурьевский

У колхозных дворов, имеющих приусадебные участки, превышающие установленную для района предельную норму, излишки приусадебной земли против этой предельной нормы отрезаются.

Колхозникам, имеющим приусадебные участки меньше установленного для соответствующего района низшего предела, приусадебная земля может быть прирезана до низшего предела за счет отрезки земли у колхозных дворов, имеющих излишки приусадебной земли против установленного верхнего предела, за счет неиспользованных в настоящее время приусадебных земель, а также путем снижения размера приусадебной земли единоличников на 10% против размера усадеб колхозников.

Все изменения в фактическом пользовании приусадебной землей, в соответствии с принятым колхозом и зарегистрированным уставом, производятся осенью 1935 года.

В соответствии с пунктом 2-м Примерного устава сельскохозяйственной артели обязать райисполкомы провести выдачу колхозам государственных актов на вечное пользование землей в следующие сроки:

а) ⅔ колхозов — до 1 января 1936 года;

б) остальным колхозам края — не позднее 15 августа 1936 г.

Поручить краевому земельному управлению в 10-дневный срок представить на утверждение крайисполкома и крайкома план выдачи актов по передаче земли в вечное пользование колхозов с указанием календарных сроков выдачи актов для каждого района, предусмотрев в эти сроки как точное определение размеров и границ земли каждого колхоза, так и установку на границах колхозов межевых столбов.

Для своевременного выполнения землеустроительных работ:

а) использовать на работе по землеустройству колхозов всех землеустроителей, находящихся в распоряжении крайЗУ;

б) в месячный срок мобилизовать не менее 50 специалистов-землеустроителей, занятых на других работах в различных организациях края;

в) крайЗУ организовать курсовую подготовку землеустроительных техников с контингентом 225 человек, начав занятия на этих курсах 1 мая;

г) командировать на землеустроительные работы в летние месяцы слушателей землеустроительного техникума в количестве 100 человек.

Поручить райкомам ВКП(б) и райисполкомам выявить в совхозах края излишние, не могущие быть использованными совхозами земли для передачи их колхозам, а Крайплану совместно с директорами совхозных трестов дать по этим предложениям крайисполкому свое заключение с тем, чтобы вопрос о передаче излишних земель совхозов колхозам был решен крайисполкомом по согласованию с соответствующими наркоматами.

ПО ПУНКТУ 5-му РАЗДЕЛА III ПРИМЕРНОГО УСТАВА

Отнести ко второй группе районов, в которой, в соответствии с пунктом 5-м Примерного устава, каждый колхозный двор может иметь в личном пользовании 2—3 коровы и молодняк, от 2 до 3 свиноматок с приплодом, от 20 до 25 овец и коз вместе, неограниченное количество птицы, кроликов и до 20 ульев, все районы Нарымского округа и следующие районы Барабинской степи и прииртышские:

Андреевский	Убинский
Асинский	Чановский
Барабинский	Чистоозерский
Венгеровский	Чулымский
Здвинский	Алтайский
Зырянский	Грязнухинский
Каргатский	Доволенский
Кыштовский	Змеиногорский
Колыванский	Старо-Бардинский
Карасукский	Солтонский
Купинский	Солонешинский
Северный	Смоленский
Татарский	Чарышский

Отнести к третьей группе районов, в которой, в соответствии с пунктом 5-м Примерного устава, каждый колхозный двор может иметь в личном пользовании от 4 до 5 коров и, кроме того, молодняк, от 30 до 40 овец и коз вместе, от 2 до 3 свиноматок с приплодом, неограниченное количество птицы и кроликов, до 20 ульев, также по одной лошади или одной кумысной кобылице, или 2-х верблюдов, Горную Шорию и следующие полукочевые и пограничные с кочевыми аймаки Ойротской области:

Ойрот-Туринский	Усть-Коксинский
Онгудайский	Чойский
Турочакский	Шебалинский
Усть-Канский	Элекмонарский

Отнести к четвертой группе районов, в которой, в соответствии с пунктом 5-м Примерного устава, каждый колхозный двор может иметь в личном пользовании от 8 до 10 коров и, кроме того, молодняк, 100—150 овец и коз вместе, неограниченное количество птицы, до 10 лошадей, от 5 до 6 верблюдов, кочевые районы Ойротии—Улаганский и Кош-Агачский.

Отнести все остальные районы края по количеству скота в личном пользовании колхозного двора к первой группе районов, в которой, в соответствии с пунктом 5-м Примерного устава, каждый колхозный двор может иметь в личном пользовании корову, до 2 голов молодняка рогатого скота, одну свиноматку с приплодом, или, если правление колхоза найдет необходимым, 2 свиноматки с приплодом, до 10 овец и коз вместе, неограниченное количество птицы и кроликов и до 20 ульев.

ПО ПУНКТУ 6-му IV РАЗДЕЛА ПРИМЕРНОГО УСТАВА

Рекомендовать сельскохозяйственным артелям применительно к особенностям отдельных районов включать в устав следующие дополнения, принятые комиссиями по проработке устава на 3-м краевом с'езде колхозников-ударников:

в животноводческих районах:

а) выделение приферменского участка земли и организация на нем приусадебного кормового севооборота;

б) выделение постоянных пастбищных участков для ферм и организация водопоя на этих участках;

в) превращение заболоченных сенокосных участков в культурные пастбища;

г) проведение метизации племенным и улучшенным скотом, установленным по породному районированию для данного района;

д) введение простейшей механизации работ на фермах (изготовление и подача кормов, уборка навоза, автопоение, силосование);

в районах свеклосеяния:

а) обеспечение всех посевов сахарной свеклы лучшими земельными участками, лучшими предшественниками и лучшей обработкой;

б) подготовка из колхозников квалифицированных кадров для работы на машинах по обработке и уборке свеклы;

в районах льноводства:

а) проведение посевов льна одновременно с ранними зерновыми культурами и по лучшим предшественникам;

б) постройка в колхозах сушильно-мяльных пунктов и специальных мочил;

в) замена беспородных семян селекционными, механизация процессов уборки, молотьбы и первичной переработки;

в соответствии с районными особенностями во всех районах края:

а) проведение мероприятий по строительству крытых токов и зерносушилок;

б) развитие охотничьих промыслов;

в) раскорчевка и освоение новых земельных участков, особенно под пшеницу;

г) развитие огородничества, садоводства и пчеловодства;

д) развитие кустарных промыслов (выжиг извести, лесной промысел, выработка саней, колес, кадок, лопат, коробов, стройматериалов, выгонка дегтя, смолы, заготовка корья).

* * *

Регистрация устава каждой сельскохозяйственной артели производится на заседании президиума районного исполнительного комитета советов с участием председателя сельскохозяйственной артели и председателя соответствующего сельского совета.

В тех случаях, когда в представленном на регистрацию уставе имеются пункты, противоречащие Примерному уставу сельскохозяйственной артели, принятому Вторым Всесоюзным с'ездом колхозников-ударников и утвержденному СНК СССР и ЦК ВКП(б,) районный исполнительный комитет отклоняет регистрацию устава.

Устав, не зарегистрированный районным исполнительным комитетом, передается для внесения соответствующих поправок на вторичное рассмотрение общего собрания членов сельскохозяйственной артели, на котором представитель районного исполнительного комитета докладывает о причинах отказа в регистрации устава.

Устав регистрируется в «районной книге регистрации уставов колхозов», и отметка о регистрации устава на тексте устава дается за подписями председателя районного исполнительного комитета и заведующего районным земельным отделом. Один экземпляр зарегистрированного устава выдается правлению колхоза и другой прикладывается к «книге регистрации уставов».

Председатель крайисполкома **ГРЯДИНСКИЙ.**

Секретарь крайкома ВКП(б) **ЭЙХЕ.**

Постановление Свердловского облисполкома и обкома ВКП(б) о мероприятиях по выработке, обсуждению и принятию колхозами уставов сельскохозяйственной артели по Свердловской области

Облисполком и обком ВКП(б) рекомендуют колхозам при принятии устава вносить следующие уточнения в Примерный устав сельскохозяйственной артели, применительно к местным условиям:

ПО ПУНКТУ 2-му РАЗДЕЛА II ПРИМЕРНОГО УСТАВА

Рекомендовать колхозам установить следующий размер приусадебной земли (огород, сад) в личном пользовании каждого колхозного двора (не считая земли под жилыми постройками):

а) от 0,4 гектара до 0,7 гектара в районах:

Ныробский	Еланский
Чердынский	Ирбитский
Гаинский	Юсьвинский
Косинский	Юрлинский
Кочевской	Кудымкорский
Таборинский	Ивдельский
Туринский	Гаринский
Слободо-Туринский	северо-восточная часть Бабаковского района
Краснополянский	

б) от 0,35 гектара до 0,5 гектара в районах:

Верещагинский	Манчажский
Очерский	Артинский
Карагайский	Ординский
Сивинский	Усинский
Н. Серьгинский	Уинский
П. Ильинский	Чернушинский
Б. Сосновский	Бардымский
Черновской	Куединский
Оханский	Фокинский
Березовский	Еловской
Осинский	Верхотурский
Частинский	Егоршинский
Кишертский	Сухоложский
Суксунский	Режевский
Ачитский	Махневский

в) от 0,25 гектара до 0,35 гектара в районах:

Свердловский	Кушвинский
Пермский	Лысьвенский
Ворошиловский	Ялинский
Тагильский	Салдинский
Калатинский	Полевской
Добрянский	Кунгурский
Исовской	Нытвенский
Кизеловский	Шалинский
Алапаевский	Красноуфимский
Чермозский	П. Уральский
Щучье-Озерский	Чусовской
Н. Серьгинский	Кабаковский
Верхнегородковский	(без северо-восточной части)

У колхозных дворов, имеющих приусадебные участки, превышающие установленную для района предельную норму, излишки приусадебной земли против этой предельной нормы отрезаются.

Колхозным дворам, имеющим приусадебные участки в размере ниже установленного низшего предела (0,4 га — для первой группы, 0,35 га—для второй и 0,25 га — для третьей группы районов), прирезка усадебной земли может быть проведена за счет: а) уменьшения приусадебных земель единоличников на 10% против нормы приусадебной земли колхозных дворов; б) неиспользованных усадебных земель; в) раскорчевки земли под усадьбы и г) отрезки до верхней нормы земель у хозяйств, имеющих приусадебные участки выше установленного для района верхнего предела.

Изменения в фактическом пользовании приусадебной землей, в соответствии с принятым колхозом и зарегистрированным уставом, производятся осенью 1935 года.

В соответствии с пунктом 2-м Примерного устава сельскохозяйственной артели, райисполкомам провести по области закрепление земли за всеми колхозами в бессрочное пользование, т. е. навечно, и выдать каждому колхозу акт на бессрочное пользование землей, в котором устанавливаются размеры и точные границы земли, находящейся в пользовании артели, в следующие сроки:

а) в районах: Осинском, Ординском, Нытвенском, Кизеловском, Бардымском, Б. Сосновском, Пермском, Ирбитском, Суксунском, Фокинском, Таборинском, Чернушинском, Оханском, Лысьвенском, Алапаевском, Еловском, Красноуфимском, Калатинском, Кишертском, Кунгурском,— в колхозах землеустроенных закончить выдачу актов к 1 июня, а в колхозах неземлеустроенных—к 1 августа 1935 года;

б) в районах: Кушвинском, Артинском, Манчажском, Ачитском, Ялинском, Краснополянском, Сл. Туринском, Еланском, Исовском, Частинском, Перво-Уральском, Салдинском, Сухоложском, Махневском, Полевском, Н. Серьгинском, Черновском, Сивинском, Режевском, Егоршинском, В.-Городковском, Чермозском, Шалинском, Щ.-Озерском, Тагильском, Верхотурском, П. Серьгинском, Верещагинском, Карагайском, Уинском и Очерском, — закончить оформление границ и выдачу актов к 1 сентября 1935 года;

в) в районах: Ныробском, Кочевском, Гаинском, Кудымкорском, Косинском, Юрлинском, Юсьвинской, Ивдельском, Чердынском, Ворошиловском, Гаринском, Кабаковском, П.-Ильинском, Добрянском, Куединском, Усинском, Туринском, Чусовском, Березовском, Свердловском, — закончить оформление границ и выдачу актов к 1 декабря 1935 года;

г) в колхозах северных, лесных и неземлеустроенных районов, а также в колхозах, затрагиваемых затоплением строительства «Камгрэса» (согласно особому списку, утвержденному облисполкомом и обкомом ВКП(б), закончить выдачу актов на вечное пользование землей 1 июля 1936 года.

Обязать областное земельное управление:

а) организовать курсы на 300 землеустроительных техников, закончив работу этих курсов к 15 июня;

б) в декадный срок произвести учет землеустроителей, работающих вне системы земельных органов, и внести в облисполком предложения о привлечении их к работам по землеустройству колхозов, предусмотрев, чтобы материальные условия и зарплата привлеченных на работу по землеустройству колхозов землемеров и техников-землеустроителей были не хуже, чем те, которыми они пользуются по месту своей работы;

в) разработать сроки начала и окончания оформления границ колхозов, а также установки межевых столбов на границах колхозов для каждого района, в пределах установленных сроков по группам районов, установить количество командируемых в каждый район землеустроителей и количество людей, привлекаемых из колхозов в помощь землеустроителям.

Установить, что при оформлении границ колхозов отрезка излишних земель у различных местных учреждений и предприятий, имеющих районное значение, проводится решением райисполкома, а отрезка у ОРС'ов и трестированных совхозов—решением облисполкома, по согласованию с соответствующим наркоматом.

Поручить областному земельному управлению не позднее 15 мая внести в облисполком предложения по вопросам отвода колхозам лугов и пастбищ в лесах государственного значения, оформления границ лесов местного значения и закрепления за колхозами озер местного значения.

ПО ПУНКТУ 5-му РАЗДЕЛА III ПРИМЕРНОГО УСТАВА

Отнести к первой группе районов, в которой каждый колхозный двор может иметь в личном пользовании корову, до 2 голов молодняка рогатого скота, 1 свиноматку с приплодом, или, если правление колхоза найдет необходимым, 2 свиноматки с приплодом, до 10 овец и коз вместе, неограниченное количество птицы и кроликов и до 20 ульев,—все районы области, за исключением указанных ниже районов тобольской группы и Крайнего Севера.

Отнести ко второй группе районов, в которых, в соответствии с пунктом 5-м Примерного устава, каждый колхозный двор может иметь в личном пользовании 2—3 коровы и, кроме того, молодняк от 2 до 3 свиноматок с приплодом, от 20 до 25 овец и коз вместе, неограниченное количество птицы и кроликов и до 20 ульев, следующие районы тобольской группы и Крайнего Севера:

Таборинский	Гаринский
Слободо-Туринский	Ивдельский
Туринский	Ныробский
Краснополянский	Чердынский
Ирбитский	Гаинский
Еланский	

Допустить в личном пользовании колхозного двора две коровы в колхозах, разводящих племенной скот, в районах: Тагильском (тагильская порода), Суксунском (суксунская порода) и Пермско-Ильинском (филатовское отродье); список этих колхозов областному земельному управлению внести в декадный срок на утверждение обкома ВКП(б) и облисполкома.

ПО ПУНКТУ 6-му РАЗДЕЛА IV ПРИМЕРНОГО УСТАВА

Рекомендовать сельскохозяйственным артелям, исходя из местных условий, включить в устав следующие дополнения:

использование для удобрения почвы торфяников и отбросов городов и заводов, известкование почвы, организация семенников клевера, разведение овощей и корнеплодов;

раскорчевка земель, осушение болот, расчистка и очистка лугов как заливных, так и суходольных; оставление из наличных лесов, при вырубке и раскорчевке, лесозащитных полос; мероприятия по борьбе с оврагами и ямами;

механизация огородничества (установка двигателей, насосов), механизация производственных процессов на животноводческих фермах (подача воды, подача и подготовка кормов, вывозка навоза), освещение ферм;

строительство новых дорог и приведение в порядок старых дорог и мостов местного значения на земельных угодьях колхоза;

мероприятия по развитию плодо-ягодного хозяйства, а также пчеловодства как в обобществленном хозяйстве, так и в колхозных дворах;

в колхозах, занимающихся льноводством,—проведение расстила всего льна в августе—сентябре, организация первичной обработки льна и конопли, а также организация сушильно-мяльных пунктов и мочильных ям;

в районах с развитым кустарным производством — мероприятия по организации новых и восстановлению старых кустарных промыслов (выработка изделий из уральских камней, обработка и переработка древесины, изготовление саней, колес, телег, дуг, бондарное и мебельное, веревочно-канатное производства, выработка лесохимических продуктов смолы, скипидара и др.);

в районах с большим количеством водоемов (рек, озер, прудов), а также с **развитым охотничьим промыслом**—мероприятия по развитию рыболовства и рыбоводства, охоты и разведению питомников зверей в колхозах.

* * *

Регистрация устава сельскохозяйственной артели производится на заседании президиума районного исполнительного комитета советов с участием председателя сельскохозяйственной артели и председателя соответствующего сельского совета.

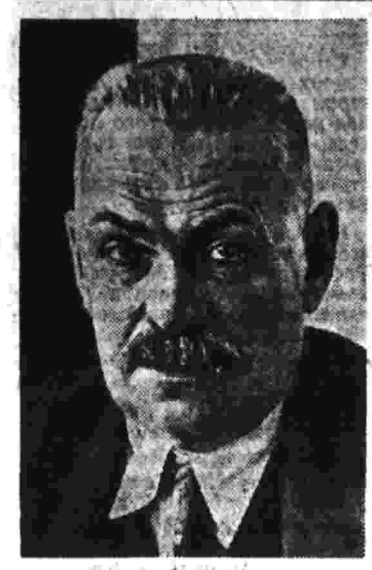
Райисполком обязан рассмотреть поступивший на регистрацию устав колхоза в 15-дневный срок, а председатель колхоза обязан представить устав на регистрацию в райисполком не позднее 3 дней после принятия его на общем собрании.

В случаях обнаружения в представленном колхозом уставе отступлений от основных положений Примерного устава президиум райисполкома отклоняет регистрацию устава и поручает одному из членов президиума доложить общему собранию колхозников о причинах отказа в регистрации устава. Колхоз на общем собрании колхозников исправляет допущенные ошибочные пункты, противоречащие Примерному уставу, и вторично в том же порядке вносит устав на регистрацию в президиум райисполкома.

Устав регистрируется в «районной книге регистрации уставов колхозов», и отметка о регистрации устава на тексте устава дается за подписями председателя районного исполнительного комитета и заведующего районным земельным отделом. Один экземпляр зарегистрированного устава выдается правлению колхоза и другой прикладывается к «книге регистрации уставов».

Председатель облисполкома **ГОЛОВИН.**

Секретарь обкома ВКП(б) **КАБАКОВ.**



П. РОТТЕРТ,
начальник и главный инженер Метростроя

„ШЕДЕВР СТРОИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА“

НЬЮ-ЙОРК, 24 апреля. (ТАСС). Нью-йоркские газеты публикуют сегодня на первых страницах сообщения о массовых пробных поездках на московском метрополитене. *Московские корреспонденты нью-йоркских газет* передали по телеграфу пространные описания московского метрополитена. Корреспондент «Нью-Йорк таймс» Дени пишет:

«Московский метро никак нельзя сравнить даже с красивейшими в мире подземными железными дорогами. Это действительно первая подземная железная дорога, импонирующая своей красотой.

Московская подземная железная дорога является величайшим шагом на пути к осуществлению плана превращения старой Москвы в современную столицу. Строительство завершено с беспримерной скоростью. Столица и страна испытывают огромную гордость этим достижением, которое на самом деле изумительно. Московская подземная железная дорога планировалась и построена на сто процентов советскими силами. Главный инженер строительства московского метро—советский гражданин».

Московский корреспондент «Нью-Йорк геральд трибюн» Барнес пишет:

«Иностранцы, совершившие поездку на первой московской подземной железной дороге, единодушны во мнении, что эта дорога не имеет равной себе в мире. При строительстве не жалели усилий, чтобы сделать дорогу шедевром искусства».

Орган компартии «Дейли уоркер» публикует следующее письмо к московским рабочим:

«Дорогие товарищи! Мы, рабочие Нью-Йорка, прочли с большой радостью сообщение об открытии вашего социалистического метро. Ваш метро имеет значение не только потому, что он прекрасен, но потому, что он — образец того, что достигается при социализме, когда уничтожены тяжелые цепи капитализма. Вы, рабочие метро, не подвергались эксплоатации и террору. Вы построили и будете пользоваться собственным метро. Примите наши поздравления».

11½ КИЛОМЕТРОВ ПОД ЗЕМЛЕЙ

Ночь на исходе. На Краснопрудной улице раздается протяжный звук сирены. Из девяти ворот Северного депо московского метрополитена на линию поочередно выходят составы поездов. Через несколько секунд они ныряют в жерло тоннеля, круто опускаясь под землю.

Девятьсот метров пути отнимают полторы минуты. Поезда прибывают на станцию «Комсомольская площадь». Одни идут по магистрали к центру столицы, другие — в Сокольники, чтобы оттуда начать свой рейс.

Станция «Сокольники» — исходный пункт подземной трассы столицы. Между двух застекленных павильонов, соединенных стрелой пролета, открываются входы в подземный вестибюль. На фасаде огромная надпись — **«Метро»**.

Пассажир спускается по широкой гранитной лестнице в круглый, обнесенный колоннами, зал вестибюля.

Красивый просторный коридор выводит к платформе подземной станции. Два ряда монументальных колонн темно-серого мрамора отделяют перроны от центральной части платформы. Матовые плиточные стены, кессонированный потолок, молочный свет шарообразных ламп, серебро букв «Сокольники» создают впечатление воздушности всей конструкции. Кажется, что это не подземное сооружение, а зал дворца.

У перрона стоит поезд. Металлические вагоны сверкают блестящей краской и никелем. Широкие зеркальные стекла соединены узкими планками. Вагон просторен: его длина — 18,4 метра, ширина — 2,7 метра, высота — 3,7 метра. Пол покрыт линолеумом, стены обиты специальным материалом. Вдоль стен тянутся мягкие диваны на 50 мест. В проходе могут поместиться 120 пассажиров.

Четыре двери каждого вагона открыты. Начинается посадка. Пассажир может взять с собой в вагон метро небольшой саквояж. Но нельзя перевозить громоздкий багаж (большие баулы, корзины, мешки), животных и птицу, взрывчатые и легковоспламеняющиеся вещества. Опускаясь в метро, курильщик должен забыть о табаке: на станциях и в поездах курить воспрещено. Дети до 8 лет могут ехать только в сопровождении взрослых.

Пассажиры занимают места. Машинист сидит в застекленной кабине. Перед ним— рукоятки управления моторами, кнопки сигнализации, выключатели освещения, тормоз и различные приборы. Рядом становится начальник поезда.

Посадка окончена. Дежурный по станции об'являет: — Готово! — и взмахивает зеленым диском.

Двери автоматически закрылись. Легкий толчок — и состав в пути. Поезд набирает скорость быстро и почти неощутимо. Так незаметно увеличивают скорость только самолет и дирижабль.

Как только состав проходит светофор, зеленый цвет меняется на красный. Вся система автоблокировки находится в действии.

На сигнальной доске блок-поста покинутой станции нанесены светящиеся линии всего пути. Отрезок пути, где сейчас находится поезд, на доске гаснет. У каждого блок-участка свой светофор. И пока состав не перейдет на следующий участок, выходной светофор станции «Сокольники» сохраняет красный цвет, закрывая путь очередному поезду.

Водитель поезда проверен, испытан, имеет хорошую практику. Он внимательно следит за сигналами. Но если он даже прозевает красный цвет и не остановит поезда, это за него сделает особый прибор — автостоп.

Если впереди лопнул рельс, автоблокировка немедленно оповещает тревожным сигналом светофора. Во время движения машинист непрерывно нажимает так называемую «рукоять внимания». Представьте почти невероятный случай: машинист внезапно потерял сознание. Он падает. Тогда освобожденная «рукоять внимания» выключает мотор, пускает в ход тормоза и останавливает состав.

Но сейчас светофоры впереди гостеприимно открывают дорогу. Чуть покачиваясь, без стука, состав несется вперед. Вагоны освещены мягким молочным светом. Стрелка спидометра в купе машиниста колеблется, фиксируя скорость от 35 до 55 километров в час.

Мелькнул светофор: близка станция. Плавный тормоз — и состав замирает у подземного перрона Красносельской станции. Его длины — 155 метров — достаточно для приема восьмивагонных составов поездов. Автоматическая сигнализация закрывает входной семафор.

Станция «Красносельская» создает впечатление исключительного уюта. Десятигранные колонны крымского мрамора рассекают строгий зал. Плитки стен чередуются с мраморной отделкой. Огромные белые круги потолка оформлены матовыми плафонами электрических ламп. Перила лестниц, ведущих в зал, облицованы также мрамором.

В несколько секунд вагоны наполняются новыми людьми. Дежурный дает отправление, и поезд снова ныряет в тоннель. Через минуту состав останавливается у платформы «Комсомольской площади».

Десятки тысяч людей со всех концов страны прибывают на Казанский, Ленинградский и Северный вокзалы столицы. Жители Владивостока, Ташкента, Мурманска и Эривани знакомятся с московским метрополитеном на станции «Комсомольская». Они могут, не выходя на площадь, прямо из здания Казанского вокзала попасть в вестибюли метро.

«Комсомольская площадь» — одна из крупнейших станций подземной дороги. Здесь особенно оживленно и людно. Поезда метро стоят тут несколько дольше, меняя своих пассажиров.

Широкий балкон с бронзовыми перилами опоясывает зал станции. Чисто, уютно, просторно. Теплый воздух свеж и чуть влажен, как в прохладную июньскую ночь. Вентиляторы непрерывно проветривают подземные галлереи. На станциях метро постоянно поддерживается ровная температура.

Строго соблюдая пятиминутные интервалы, поезда метро отходят в центр. Снова ритмично покачиваются вагоны. В окно видны электрические фонари и строгие параллели проводов на сером фоне бетона.

Поезд мчится к одной из центральных станций метрополитена — «Красным Воротам».

Крепчайшие своды тоннеля выдерживают давление 30-метрового слоя земли. Свет многих электрических ламп озаряет яркую, как пламя, мраморную колоннаду. Красные пилоны уходят в глубь станции.

Пассажиры, покинувшие вагон, направляются к концу платформы. Здесь их встречают три ряда движущихся лестниц—эскалаторов. По наклонной чугунной трубе они уходят вверх подвижными металлическими параллелями, и кажется, что конец их бесконечно далек.

На ребристых ступенях эскалатора человек стоит спокойно и уверенно, быстро продвигаясь вверх или вниз. По бокам — резиновые перила. Лестница движется со скоростью полуметра в секунду, и вся дорога от платформы до вестибюля станции занимает у пассажира всего две минуты. Если же он хочет добраться скорее, то к скорости механизма можно добавить быстроту собственных ног, двигаясь по эскалатору, как по обычной лестнице.

... И снова состав в пути. Бесшумный подземный экспресс опять несется вперед, экономя дорогое время жителей столицы. Продолжительная сирена возвещает о приближении к самой глубокой станции московского метрополитена — «Кировской». Она находится на глубине 36 метров под землей. Ее эскалаторы на несколько метров длиннее лестниц предыдущей станции и *являются величайшими в мире.*

Трамвай от Кировских Ворот до площади Дзержинского идет пять—шесть минут. Поезд метро покрывает это расстояние в 65—70 секунд. В центре площади — третья станция глубокого заложения — «Дзержинская». Перрон ее находится на 22 метра ниже зала подземного вестибюля. Здесь тоже установлены эскалаторы, но они двигаются быстрее, со скоростью в три четверти метра в секунду.

Станция «Охотный Ряд» — сердце метро. Вестибюли ее расположены в под'езде здания гостиницы Моссовета и на углу Большой Дмитровки. Каждый вестибюль имеет свои эскалаторы, отделанные полированным ореховым деревом, и подходы к центральному распределительному залу станции. Всюду — мрамор, лабрадор, глазированные плитки, ровный белый свет. На облицовку стен и колонн этой станции ушло 3.200 квадратных метров мрамора лучших сортов.

Составы мчатся к конечным пунктам, опустив свои токоприемники на третий — контактный рельс. Этот рельс выполняет функции трамвайного провода, питая моторы поезда.

Поезда идут. Где-то, высоко над головой, стоят столетние здания университета и манежа, высятся огромные корпуса Ленинской библиотеки, монументальный дворец Музея изящных искусств; наверху проходят, глухо гремя, трамваи, проносятся автобусы и идут пешеходы.

За окном вагона мелькают станции. Каждая имеет свою архитектуру. «Библиотека Ленина» блеснула разноцветным мрамором. Платформа «Кропоткинских Ворот» чарует многогранными колоннами — светильниками, распластавшими свои лепестки по потолку в форме звезды.

Поезда мчатся. И, наконец, составы замирают у платформ конечных станций. По широким подземным коридорам, облицованным мрамором и плитками, пассажиры выходят на землю.

Л. БРОНТМАН, Л. ХВАТ.

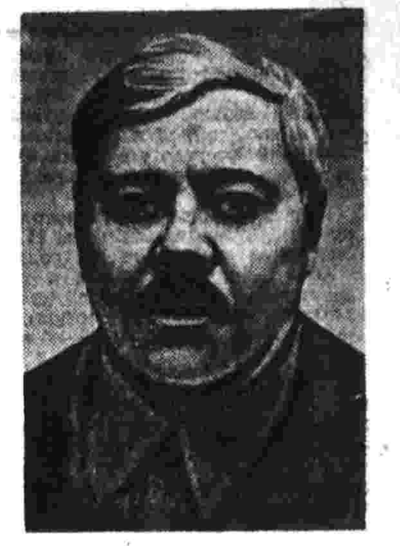
Тт. Ворошилов и Булганин у наземного вестибюля станции «Парк культуры и отдыха».

Фото О. Корнунова.

Тов. Ворошилов на метро

Вчера в час дня на станцию «Смоленская площадь» прибыл тов. Ворошилов. В сопровождении тт. Булганина, Роттерта, Абакумова, Кулькова, Петриковского и ответственных работников метро тов. Ворошилов проехал в поезде до станции «Сокольники» и обратно — до станции «Парк культуры и отдыха».

Тов. Ворошилов осмотрел станции «Охотный Ряд», «Красные Ворота», «Комсомольская площадь», «Сокольники», «Библиотека *Ленина», «Дворец Советов» и «Парк культуры и отдыха»*. На станциях «Охотный Ряд» и «Красные Ворота» нарком обороны поднялся и спустился на эскалаторах. Об'яснения о строительстве метро тов. Ворошилову давали тт. Роттерт и Петриковский. Осмотр продолжался 1 час 45 минут. Метрополитен произвел на тов. Ворошилова прекрасное впечатление.



Е. АБАКУМОВ,
зам. начальника Метростроя

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ МЕТРОПОЛИТЕНА

(Беседа с зам. начальника Метропроекта тов. Шелюбским)

Москва приступает к осуществлению второй очереди метро. Какие сооружения входят в эту очередь?

Это прежде всего горьковско-замоскворецкий диаметр протяжением в 8,3 километра. *Им связываются* Петровский парк, стадион «Динамо», Белорусско-Балтийский вокзал, самая оживленная магистраль — улица Горького, площадь Свердлова, Павелецкий вокзал.

Арбатский радиус от Смоленской площади будет продолжен до Киевского вокзала, протяжение — 1,5 километра.

Покровский радиус пройдет от Манежа через Ильинские Ворота к Курскому вокзалу и далее через Бауманскую площадь к Электрозаводу и Измайловскому стадиону; это составит 10,4 километра.

Всего, таким образом, будет проложено 20,2 километра новых линий. Срок завершения второй очереди — 1 января 1939 года. В итоге Москва будет иметь три диаметра метро протяжением в 32 километра.

Такое построение сети, предложенное товарищем Сталиным, наилучшим образом обслужит население, обеспечит полное *разрешение транспортной проблемы города.*

Первую часть работы второй очереди предположено осуществить с преобладающим применением щитов.

Если на первой очереди работало только два щита — один английский и один советского производства, то теперь их будет 20.

Продолжение Арбатского радиуса проектируется в двух вариантах.

Первый вариант — переход Москва-реки с помощью нового большого однопролетного моста с подходами к нему на железо-бетонных эстакадах.

Второй вариант трассы Арбатского радиуса предусматривает пересечение Москва-реки тоннелем.

Естественно, богатейший опыт осуществленного строительства первой очереди будет целиком использован в дальнейших работах на метро. Окончательно технические проекты первой части второй очереди и сметы будут готовы к 1 октября текущего года. Но имеющийся проектный материал уже теперь позволяет развернуть необходимые работы—проходку шахт, устройство камер для сборки щитов, забивку свай, рытье траншей.

Д. ЗАСЛАВСКИЙ

МАРКА „М“

Внимательно и любовно приглядываясь к стенам, к потолку, к ступеням, поглаживая ласково мрамор колонн, словно щупая их добротность, улыбаясь приветливо мягкому свету и светлому простору, опускаются московские рабочие и работницы в подземелье метрополитена. Непередаваемы обыденными словами эти чувства радостной гордости. Не гости—хозяева так осматривают новое свое здание, в которое вложено столько родительской заботы и надежды. Здесь не только интерес понятны, а и счастье **социалистического обладания**,— прекрасное чувство социалистической собственности, которое впервые в истории человечества таким чудесным цветком распускается в нашей стране. **Наш** метро! Ни разу не осквернял этих блистающих стен ничей алчный взгляд с мыслью о личной своей наживе, об эксплоатации в свою собственную пользу.

Человеку с капиталистической душой не понять этого. Буржуазные иностранцы видели наш метро, удивлялись, иногда восхищались, соглашались с тем, что в некоторых отношениях это лучший в мире метро. Но их удивление сводилось в значительной мере к тому, что вот, и большевики построили грандиозное, очень сложное, очень трудное сооружение, какое, впрочем, в капиталистических странах существует уже десятки лет.

Это, конечно, очень важное для них, с их точки зрения признание. Ведь еще совсем недавно вся капиталистическая печать на том строила свою оборону от социализма, что рабочий класс без капиталистов ничего построить не может. Эта позиция, заметим, еще не сдана полностью. Не только в прямо черносотенной, откровенно погромной печати продажные перья скрипят о том, что в Советском Союзе по-настоящему ничего не построено и заводы наши, станции, дороги—это так, видимость одна. Вот претендующий на «интеллигентность» американский журнал «Скрибнерс магэзин». В свежей (апрельской) его книжке некто Чепин Хетингтон, бывший коммерческий атташе США в царской России, побывавший у нас в прошлом году, пишет, что ничего, собственно, удивительного в быстрых успехах советской страны нет, и действительно выстроены огромные, замечательные заводы, но ведь строили-то их американцы и другие иностранные инженеры. «С точки зрения технической, это не советское достижение».

Это ложь, несколько более тонкая, но столь же безнадежная и совсем не интересная. Тот период, когда рабочему классу советской страны надо было доказывать на деле, что он умеет строить, и не хуже, чем капиталисты, уже давно остался у нас за плечами. Радость Волховстроя была в том, что с большими усилиями и в самых неблагоприятных условиях советская страна могла соорудить свою собственную средних размеров электрогидростанцию. Это был первенец социалистической стройки. Его пестовал Ленин. Он был дорог всей стране. На Днепрострое пролетариат советской страны показал миру, что он может построить в кратчайший срок самую большую в мире станцию. Конечно, мы учились у иностранцев,—не отказываемся учиться и впредь. Но экзаменационная пора давно отошла в прошлое, и когда иной знатный иностранец пытается снисходительно похлопать нас по плечу: «молодцы, большевики, метро построили!», то он рискует поставить себя в смешное положение.

* * *

Сравнительные оценки сохраняют всю свою важность для нас, задирать нос в технике у нас нет оснований, и мы горды тем, что наш метро стоит на уровне лучших мировых образцов. Но основной источник нашей радости не в том, что наш метро— «первый в мире», а в том, что это **совсем особый** метро, какой с капиталистическими и сравнивать нельзя, потому что никаких тут общих нет единиц для сравнения, потому что капиталистическое общество такого метро никогда не построит и построить не может.

Наш метро—это не просто местное средство пассажирского городского транспорта. Это—памятник героической борьбы и стройки. Оглядываясь на свое прошлое, пролетариат будет с глубоким удовлетворением вспоминать славнейшие страницы эти. По призыву партии и комсомола десятки тысяч советской молодежи сошли под землю для тяжелой и упорной работы, и в развитии социалистической культуры труда была завоевана новая, важнейшая позиция. Строительство метро было лишь одним из участков организации нового быта, наиболее заметным, хотя и пролегал этот участок под землей. В дальнем Комсомольске, на строительстве нового форпоста советской культуры, шла такая же борьба и работа. Она идет и по всей стране.

Строго говоря, всякое сооружение есть памятник. В знаменитом своем стихотворении «Железная дорога» Некрасов показал строительство железнодорожного полотна, как памятник на костях замученных рабов капитала.

В мире есть царь: этот царь беспощаден,
Голод названье ему.
Водит он армии; в море судами
Правит; в артели сгоняет людей,
Ходит за плугом, стоит за плечами
Каменотесцев, ткачей.
Он-то согнал сюда массы народные...

Именно так, этими же словами, могли бы рассказать о своей истории стены парижского, лондонского, нью-йоркского метро. *Голод согнал под землю сотни тысяч людей*, ни одного имени не сохранилось в летописи строительства, и горькой ненавистью, проклятьями, слезами цементированы были стены. Под землей была каторга. Хозяева и их прислужники—инженеры ходили здесь по тоннелям, по шахтам единственно для того, чтобы ценой жестокой экономии на плате рабочим, на безопасности труда, на удобствах и культуре создать новые источники капиталистической прибыли.

И не потому ли так угнетающе мрачны, так пахнут подземельем, так удушливы все капиталистические метро? Попав под эти низкие своды, в желтые голые стены, пассажир спешит скорее убраться наверх.

Царство голода уничтожено в советской стране. Никто не мог бы «согнать массы народные» под землю на тяжелую, грязную работу. Нет безработицы, которая дает *капиталисту огромную резервную армию*. Нет того материального стимула, который заставил бы рабочего переменить более легкую работу на земле, оставить станок, покинуть школьную скамью, конторское бюро для опасной, тяжелой, часто в воде и грязи, работы под землей. Но массы народные пошли на эту работу, пошли охотно, и так создалось «метростроевское племя», которое в молодом, проникнутом энтузиазмом напоре опрокинуло все привычные нормы производительности труда и дало мировые рекорды. Не раз била боевая тревога в борьбе с водой, с плывунами, были тяжкие моменты, были и жертвы в героических схватках, — но во всех рассказах, во всех воспоминаниях метростроевцев над всем преобладает тон полной, радостной жизни, тон удачи и победы.

И не потому ли так светлы, так радостны стены нашего метро? Не потому ли выглядит он историческим памятником победы социалистических методов труда?

* * *

В сверкающем просторе подземных станций, в непривычной для буржуазного иностранца ширине перрона, в высоте тоннелей, в красоте оформления—особый стиль московского метро. Это — стиль социалистической культуры.

Человеку *с капиталистической душой* непонятна та любовь, с которой отделаны стены нашего метро. К чему это? — думает он. Он привык к эстетике капитализма.

На океанских гигантах-лайнерах помещения первого класса отделаны с изумительной роскошью. Художники создают симфонии бронзы и мрамора для миллионеров. Но трюмы пассажиров третьего класса голы, тесны и мрачны.

Метрополитен на Западе — это трюм городского транспорта. Вряд ли Морган, Рокфеллер или Форд унижались когда-либо в своей жизни до проезда в трюме. Это — за пределами их культуры, стало быть, это вообще за пределами культуры. Миллионер привезет самый дорогой мрамор из другой части света, чтобы украсить им переднюю, через которую он проходит. Ему никогда не понять, зачем мрамор в помещениях, через которые проходят ежедневно *сотни тысяч трудящихся.*

Московский метро — это не только продукт социалистической культуры, но и школа социалистической культуры. Метро своим видом открывает уголок завесы, за которой еще скрывается от нашего глаза будущее коммунистическое общество. С такой любовью, с таким вниманием, с таким изяществом будут украшаться все здания, все помещения. Внимание к человеку, к его интересам, к его нуждам, забота о человеке сказывается в той тщательности, с какой обдуманы все мелочи московского метро.

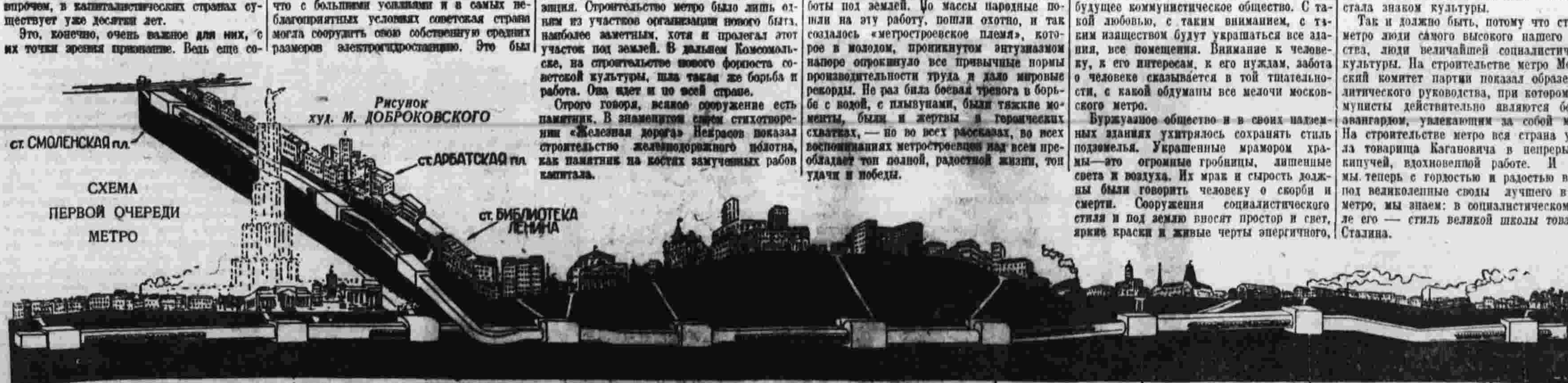
Буржуазное общество и в своих наземных зданиях ухитрялось сохранять стиль подземелья. Украшенные мрамором храмы—это огромные гробницы, лишенные света и воздуха. Их мрак и сырость должны были говорить человеку о скорби и смерти. Сооружения социалистического стиля и под землю вносит простор и свет, яркие краски и живые черты энергичного, бодрого труда и радостной, интересной жизни. Наш метрополитен таков, каковы его строители. А строители в один голос говорят о том энтузиазме, с каким они работали, о своей любви к метро, о своем росте на метро, о замечательной спайке, о предстоящей жизни, заполненной интересами учебы, работы, борьбы.

Они строили не только новое сооружение, какого никогда не знала старая Россия. Они и строили по-новому. Партия, вдохнувшая энтузиазм в строителей, требовала наряду со скоростью в работе и совершенной ее точности и полной — до конца — отделанности. Глубоким, хозяйским глазом партия прощупала всю работу, — так, чтобы ничего не было в ней показного, ничего сработанного наспех. Многие наши предприятия были пущены в ход, когда еще леса окружали здание и дворы были завалены мусором. Пуск метро стал важнейшей частью работы, и на внимании к производственным мелочам вся страна получила урок социалистической культуры.

* * *

Знак «М» пылает на площадях Москвы. Это — метро. Но это не только метро. Когда на предприятиях наших, снабжавших строительство метро, отбирали для него материалы, изготовляли машины и части к ним, собирали детали, то вошло в обычай *говорить: марка «М». Это значило, что для* метро все должно быть лучшего, высшего качества. Всюду знали, что строители метро не пропустят к себе материала с из'янами, материала второго сорта. И марка «М» стала обозначением высокого качества, стала знаком культуры.

Так и должно быть, потому что строили метро люди самого высокого нашего качества, люди величайшей социалистической культуры. На строительстве метро Московский комитет партии показал образец политического руководства, при котором коммунисты действительно являются боевым авангардом, увлекающим за собой массы. На строительстве метро вся страна увидела товарища Кагановича в непрерывной, кипучей, вдохновенной работе. И когда мы теперь с гордостью и радостью входим под великолепные своды лучшего в мире метро, мы знаем: в социалистическом стиле его — стиль великой школы товарища Сталина.



Около шести лет строилась в Берлине 10-километровая линия метро Гезундбруннен—Нейкельн. Семь лет сооружали в Нью-Йорке линию метрополитена 8-й авеню, длиной в 20 километров. Четыре года строилась четырехкилометровая «подземка» в Токио.

Первая очередь московского метрополитена протяжением 11,5 километра создана за два года.

16,5 километра тоннеля и 25 километров стальных путей протянулись под улицами Москвы.

ПОЧЕМУ ОН ЛУЧШИЙ В МИРЕ

Московский метрополитен отражает основной принцип — безопасность и внимание к удобствам пассажиров.

Лучший в мире метрополитен — уже не лозунг, а действительность.

Если сравнить московский метро с заграничными по основным техническим признакам, как уклоны, радиусы закруглений, диаметр тоннелей, длина и ширина станционных платформ, высота станций и т. д., по освещению, санитарной технике, отделке, вентиляции и т. д., то становится очевидным, что по каждому из этих элементов московский метро является наилучшим в мире.

Механическая прочность станций и тоннелей метро обеспечена сплошной основной обделкой из бетона. Конструкция подвергается наиболее суровому испытанию во время сооружения, когда бетон еще недостаточно окрец, но на нем уже лежит весь груз пород. Бетон на подземных сооружениях имеет еще одно преимущество по сравнению с бетонными конструкциями на поверхности: он не подвержен разрушающему действию смены температур. Прочность бетона, уложенного под землей, нарастает с течением времени до бесконечности.

Широкие платформы и высота станций московского метро, давая практические преимущества в смысле свободного движения пассажиров и лучшей вентиляции, в то же время предоставляют большую свободу архитектурного оформления, что немыслимо за границей, где даже на лучших линиях метро строят небольшие, низкие и узкие станции. Московские архитекторы широко использовали эту возможность и дали ряд проектов, где мрамор стен и кессонные потолки переплетаются в изящной комбинации с другими материалами. За границей даже лучшие станции отделаны только керамическими плитками, а потолки оштукатурены и окрашены.

Строительство московского метро представляет большой интерес со всех точек зрения. Если учесть то обстоятельство, что в январе 1934 г. было выполнено только около 6 проц. плана по метро, а к январю 1935 г. план был выполнен на 100 проц., то московский метро устанавливает рекорд скорости, неизвестный до сего времени в мировой практике метростроения.

За границей нет данных о метро, законченных менее чем за 3 года. Обычно такое строительство рассчитано на период от 3 до 6 лет.

Интересно отметить еще одно обстоя-

□ □ □ □ □



Главный инженер Арбатского радиуса Метростроя тов. Ломов

□ □ □ □ □

тельство, которое может показаться парадоксальным.

Чем быстрее строится подземное сооружение, тем более повышается его качество. Это об'ясняется тем, что при быстрой доставке бетона от бетономешалки к забою бетон еще свежий, а значит, и лучшего качества. При быстрой укладке бетона мы получаем монолитное сооружение, без холодных швов, неизбежных при замедленной укладке.

Когда вскрытая выработка сейчас же перекрывается бетоном, грунт еще сохраняет свою естественную прочность, и тем самым груз пород, перекрывающих только-что уложенный бетон, ослабляется. При большем разрыве между выемкой грунта и бетонными работами грунт теряет свою прочность, начинает давить, и сооружение получает большую нагрузку.

Московский метро, фактически воплотивший надежды и планы товарища Сталина и ЦК партии, в то же время служит живым ответом на пророчества некоторых скептиков, утверждавших в свое время, что «русские не могут построить метрополитен».

Совершенно ясно, что одной только техникой нельзя было освоить это строительство без честной, мужественной, тяжелой работы коллектива шахт, дистанций на каждом участке, на каждом фронте. Особенно ценно было стремление каждого работника во что бы то ни стало сделать свой метро наилучшим в мире.

Это строительство двигалось той силой, которая неизвестна за границей,—**партией**, не только руководящей, но и принимающей активное участие в работе.

Руководство тов. **Кагановича** показало не только его способности как организатора, сумевшего превратить неопытных людей в сплоченную и сильную техническую единицу, преодолевшую в рекордный срок все трудности, но и заслужило глубокое уважение и любовь 70.000 человек, работавших на метро.

ДЖ. МОРГАН.



Поезд метро на станции «Комсомольская площадь».

КАК МЫ ГОТОВИМСЯ ВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ

□ □ □

(Беседа директора метрополитена тов. А. А. Петриковского с корреспондентом «Правды»)

□ □ □

Первый поезд с пассажирами прошел по тоннелям московского метрополитена 6 февраля. С этого и началось освоение всего оборудования и всех сооружений метро.

Подбору кадров было уделено самое серьезное внимание. Прекрасные станции, вагоны, депо, отличный путь, новейшие технические приборы—все это изумительное хозяйство метрополитена требовало, чтобы им управляли квалифицированные, культурные работники.

Не приходится распространяться о том, какое значение имеет машинист, водитель электропоезда, которому доверяются сотни человеческих жизней. Однако для метро с его специфическими условиями труда значение этой профессии удваивается.

Поэтому при отборе машинистов было отдано предпочтение испытанным, в высшей степени квалифицированным в своей области работникам. Отличных машинистов и машинистов-наставников мы получили с электрички Северной дороги. Каждый из них проехал в кабине электропоезда не менее 150 тысяч километров.

Не меньшее внимание уделялось и подбору начальников станций, станционных дежурных, диспетчеров и других работников, непосредственно связанных с движением поездов.

В результате мы получили способных работников. Почти все они—молодые, энергичные люди. Из трехтысячного коллектива метро 40 процентов—члены партии и комсомольцы. Пробные поездки показали, что основные работники метро удовлетворительно справляются со своими обязанностями.

Для некоторых поездов без пассажиров нарочно создавались аварийные положения. Выключалась автоблокировка, сигналы, тушился свет. Но машинисты, начальники и дежурные станций не терялись и быстро принимали все меры, которые предусмотрены правилами технической эксплоатации метро. Наши машинисты во время пробных поездок успели проехать до 2 тысяч километров. В последние дни происходили массовые поездки пассажиров. Молодые метрополитеновцы хорошо выдержали экзамен. Ловко и умело они организовали четкое движение поездов, наводили порядок, регулировали пассажирские потоки.

Конечно, наивно было бы полагать, что все уже закончено в подборе и обучении людей. Работники испытываются и изучаются каждый день. Специальные инспектора ежечасно присматриваются к ним, отмечают и исправляют их недостатки. Курсы, кружки, школы непрерывно готовят и совершенствуют кадры работников метро.

Одновременно с подготовкой людей вырабатывалась и организационная структура эксплоатации метрополитена. Учитывались буквально все мелочи, вплоть до буйного нрава некоторых пассажиров московского трамвая.

Для этой цели в помощь дежурным по станции выделены особые помощники. Они будут своеобразными организаторами посадки пассажиров в вагоны метро. Они будут следить за тем, чтобы не было толчеи, давки, будут рассказывать, как надо пользоваться эскалаторами и турникетами.

К слову говоря, необходимо отметить следующий отрадный факт. За все время пробных рейсов, когда поезда метро перевезли больше полумиллиона пассажиров, **ни на станциях, ни в вагонах не было найдено ни одного окурка, ни одного клочка бумаги.** Москвичи любовно и бережно отнеслись к своему метрополитену. Будем надеяться, что эти славные традиции пробных рейсов будут сохранены и в дальнейшем.

Пробные рейсы и испытания оборудования позволили установить размер и порядок работы метро.

Первое время метрополитен будет перевозить по 200 тысяч человек в сутки. По мере пополнения вагонного парка эта цифра станет увеличиваться. По линии будут курсировать 10 составов по 4 вагона в каждом. Это даст возможность каждый час пропускать по всей трассе по 12 пар поездов.

Движение поездов будет происходить с 6 часов утра до 12 часов ночи. Установлены два маршрута: Сокольники — Смоленская площадь и Сокольники—Парк культуры и отдыха. Разветвление на два направления начинается на станции «Охотный Ряд».

На участке «Сокольники» — «Охотный Ряд» поезда будут ходить друг за другом с интервалом в 5 минут, а на участках Охотный Ряд — Смоленская площадь и Парк культуры и отдыха — с интервалом в 10 минут.

Когда вагонный парк увеличится (примерно в июне — июле), интервалы сократятся в центральной зоне до 3 минут, а на других участках — до 6 минут.

Но это — не предел. Возможности метро таковы, что в будущем мы сможем пускать поезда с интервалом в 1 минуту 45 секунд.

На станциях поезда будут стоять по полуминуте. От Сокольников до Смоленской площади со всеми остановками поезд пройдет в 21 с половиной минуту, а до Парка культуры и отдыха—21 минуту.

Ни о каких опозданиях не может быть и речи. Безукоризненная техника, отсутствие всяких влияний погоды вроде снега, дождя, пыли позволяют устанавливать и выполнять самые строгие графики.

Каждый эскалатор может поднимать и опускать до 7—9 тысяч человек в час. Около эскалаторов будут стоять особые контролеры. Их обязанность — об'яснять, как надо пользоваться эскалаторами, и, кроме того, следить за тем, чтобы любители «покататься» не злоупотребляли движущейся лестницей. Дети до 6 лет в сопровождении взрослых будут перевозиться бесплатно. С особенно громоздкими вещами входить в метро нельзя.

В первое время мы ожидаем усиленного наплыва пассажиров. Поэтому дежурные по станции связаны с билетными кассирами. В моменты особенного скопления народа они будут временно прекращать продажу билетов. Делается это с той целью, чтобы пассажиры, попавшие в поезд, имели все удобства и не страдали от давки и толкотни.

На каждой конечной станции организованы так называемые комнаты забытых вещей. Проводники после каждого рейса будут собирать в вагонах забытые пассажирами вещи и сдавать их в эти комнаты.

На стенах станций висят всевозможные указатели, схемы и надписи, позволяющие пассажирам метро быстро и легко ориентироваться.

В ближайшее время должен быть издан справочник «Что должен знать пассажир метро».

Опытные поездки показали, что регулярное и безопасное движение по всей линии московского метрополитена полностью обеспечено.

ОТ ИЗВОЗЧИКА ДО МЕТРО

□ □ □

Е. ГАБРИЛОВИЧ.

□ □ □

Первые извозчики в Москве появились во времена Ивана Грозного. Кучер, или, как его тогда называли, возница, сидел верхом на лошади. Дергая за уздечку и наколачивая ногами по ребрам лошади, он понукал ее двигаться быстрее.

В конце XVII века впервые начали применять неведомые до того вожжи. Кучер пересел на козлы, в руках его появился кнут. Лошади, освободившись от груза на спине, стали бегать резвее. Движение ускорилось, к великому возмущению тогдашних москвичей.

Это возмущение было столь велико, что царь Алексей Михайлович издал специальный указ (датированный 3 января 1683 года). Указ гласил:

«Многие стали ездить в санях на вожжах с бичами с большими, чего никогда не повелось, и, едучи по улицам и по переулкам, небережением людей побиваете, и впредь вам с сего времени в санях и на вожжах не ездить, а ездить с возницами по прежнему обычаю, чтобы от того никаким людям увечья не было».

Впрочем, уже через восемь дней для знати было сделано исключение, ибо «дурна от них никакова не будет...»

Более двух веков извозчик оставался центральной фигурой московского городского транспорта. И лишь в XIX веке у него появились первые конкуренты. В сороковых годах прошлого столетия частные предприниматели организовали перевозку пассажиров в многоместных (на 11—14 человек) экипажах-линейках. В семидесятых годах была пущена первая «конка» — рельсовая дорога с лошадиной тягой. В девяностых годах по линии в Петровско-Разумовское стал ходить паровичок. И, наконец, в 1895 году частное Бельгийское общество предложило Московской городской думе применить в виде опыта электрическую тягу.

В годы гражданской войны трамвай работал плохо — хуже, чем в довоенные годы. Затем он начал получать материальные подкрепления и к 1930 году обладал уже значительной мощностью.

Однако абсолютный рост трамвайного хозяйства при сравнении его с ростом Москвы и ее промышленности отставал. До 1930 года в аппарате управления трамвайным хозяйством орудовала шайка вредителей. Дезорганизуя трамвайное хозяйство, вредители знали, что бьют по чрезвычайно важному жизненному нерву пролетарской столицы. Дисциплина среди работников трамвая пала тогда до невероятных пределов. Трамвайный трест беспокоился только о том, как бы получше скрыть недостатки своей работы. Тогдашний состав Моссовета «руководил» трамваем из кабинетов, не вникая в детали. Углановское руководство как бы не замечало всего этого.

В таком состоянии трамвайное хозяйство принял вновь избранный в 1931 году состав Моссовета. За дело взялось новое руководство Московского комитета во главе с тов. **Л. М. Кагановичем.**

Началась упорная борьба за надежный, четко работающий трамвай.

В прошлом году московский трамвай перевез около 2 миллиардов пассажиров—вдвое больше, чем в 1930 году, и почти в 8 раз больше, чем в 1913 году.

* * *

Первые 8 автобусов пошли по Москве в августе 1924 года. Через шесть лет их стало 177. Все это были импортные машины английской марки «Лейланд». Летом 1930 года на улицах Москвы появились голубые «ярославцы»—автобусы Ярославского завода. Вскоре автобусы для Москвы стал производить и автозавод имени Сталина. С этого времени начался усиленный рост автобусного движения. В 1934 году 422 автобуса перевезли свыше 92 миллионов пассажиров.

15 ноября 1934 года из гаража во Всехсвятском легко и плавно вышел изящный троллейбус № 1. Москвичи сразу оценили высокие качества этого нового вида городского транспорта.

По первой, 11-километровой линии: площадь Свердлова — Покровское-Стрешнево ходили к концу 1934 года 20 троллейбусов, которые перевезли за год свыше 4 миллионов пассажиров. 10 декабря 1934 года девять новых троллейбусов открыли движение по второй, 4-километровой линии: площадь Свердлова—Дорогомиловская застава.

* * *

За последние годы столица получила еще один новый вид городского транспорта. В 1931 году по инициативе тов. Кагановича было организовано пассажирское движение по Москва-реке: пошли первые 15 катеров—речных трамваев.

Потоки пассажиров устремились к пристаням. Появились большие очереди, и катера ходили перегруженными сверх меры.

...Секретарь партийного комитета пароходства т. Осетров сидел у себя, когда ему позвонили с пристани по телефону. Не дослушав до конца, он бросил трубку, выбежал из кабинета и кинулся к Чугунному мосту.

К пристани речного трамвая у Чугунного моста тянулась большая, извивающаяся человеческая лента. Одним взглядом охватил ее секретарь парткома и увидел: в очереди стоял Л. М. Каганович.

Тов. Каганович решил лично, как рядовой пассажир, проверить условия посадки и езды на речных трамваях. Около 40 минут стоял он в очереди, беседовал с пассажирами, а затем и с командой катера. Мнения всех сходились: речной трамвай хорош, но очереди плохи.

В 1932 году по указанию Московского комитета партии речной транспорт был расширен больше чем вдвое. Уже не 15, а 32 трамвая бороздили водный проспект Москва-реки. Перед новой навигацией тов. Каганович об'ехал на катере весь плес, проверил готовность пристаней, следил за работой катеров.

* * *

Извозчик движется в среднем со скоростью 7 километров в час. Трамвай проходит в час 14,5 километра, автобус—15,8 километра, троллейбус — 16,5 километра.

Скорости нарастают, но жизнь столицы летит еще быстрее. Чтобы итти в ногу с ней, транспорту нужна новая скорость. Она создана в подземной Москве, где по советам и указаниям товарища Сталина пролетарская столица построила свой метрополитен.

Тридцать семь километров в час с остановками!

Пятьдесят пять километров на больших перегонах!

Эта новая скорость—скорость московского метрополитена!

Ударники-проходчики метро тт. Чернов, Замалдинов и Полежаев.

Строители метро дали новый рекорд кладки бетона. Днепрострой при сооружении плотины дал невиданный до того показатель, уложив в течение года 518 тысяч кубометров бетона. Метростроевцы за 1934 год уложили 749 тысяч кубометров.

Ежегодная добыча гравия из всех карьеров дореволюционной России составляла 630 тысяч кубометров. Метрострой в 1934 г. израсходовал на своих работах 850 тысяч кубометров гравия.

СУТКИ В СОБВЕЕ

Собвей — метро Нью-Йорка.

Скоро **7** часов утра. Гигантский семимиллионный город медленно пробуждается.

Беспрерывной цепочкой торопливо шагают к зияющему черной пропастью входу в метро люди, ежась от холода. Они—в легких пиджачках и жакетах, с кепи на голове. Это — первая очередь тружеников, начинающих свой утомительный рабочий день.

Вагоны поезда набиты доотказа. Но толпа продолжает нажимать. Усталые, бледные, худые люди, то и дело оглядывающиеся на часы, напирают из последних сил.

Короткий перрон оплеван, полон мусора, газетные обрывки холмят земляной пол. Повсюду почерневшие огрызки яблок, докуренные до ожога губ окурки. Урн нет. Нет и плевательниц. На пол плюют, не стесняясь. Немногочисленные скамьи заняты. Тускло горит электричество. Компания экономит, больше половины лампочек потушено. Из тоннелей вместе с холодным ветром нахлынули тяжелые запахи не то помойной ямы, не то фабрики, перерабатывающей отбросы. Сыро, темно и неуютно на перроне метрополитена.

8 часов утра. На перроне все чаще мелькают шляпы. Изредка в чьих-либо руках шелестят газеты. Это — время мелких чиновников и служащих, конторщиков и стенографисток. Внешний облик толпы теперь более «приличен»—пальто, портфели, воротнички, сумочки.

В **9** часов зажатый, как в тисках, человеческими телами я очутился в вагоне. Прижатый к стене, я повис в воздухе. Тяжелый воздух затрудняет дыхание.

За стеклом мелькают названия вокзалов. Минут через 30 вместе с толпой выплываю на перрон вокзала «34 стрит». Здесь центр города—пятое авеню, шестое, седьмое, железнодорожные вокзалы, правления трестов, компании, универмаги.

Вокзал «34 стрит» считается одним из лучших вокзалов. «Благоустроенный» вокзал грязен не менее всех остальных. Весь перрон усеян обрывками бумаги, спичками, окурками, плевками. Стены размалеваны запыленной, грязной рекламой. Все его внешнее «оформление» убого до предельной скудости — длинная, грязная, серая казарма. Внешнее оформление всех линий нью-йоркского метро, без какого-либо исключения, точно так же, как и «убранство», проникнуто духом коммерции. Удобства, покой пассажира компанию метро мало интересуют. Здесь пассажир для метро, а не метро для пассажира.

Скамьи в вагонах обиты скользкой, почерневшей от грязи плетеной соломкой.

□ □ □ □ □



Главный инженер Кировского радиуса Метростроя тов. Гертнер

□ □ □ □ □

Надо усаживаться глубже, иначе будешь все время с'езжать. Стены, потолки, двери сплошь заклеены грязными, запыленными рекламами. Полы в вагонах моются, очевидно, очень редко. Грязные, заплеванные, исшарканные сотнями тысяч ног, они так же, как и перроны вокзалов, покрыты всяким мусором.

6 часов вечера. Из контор, трестов, фабрик, заводов выходят десятки тысяч людей. Все мечтают об отдыхе после изнурительного сверхинтенсивного труда. Домой. Вокзал метрополитена на Бродвее штурмуется тысячами. К турникету невозможно пробиться. Клерки, мастеровые, техники, мелкие буржуа и мелкие служащие едут домой. Кругом усталые, желтые, озлобленные лица. На лице женщины, уткнувшей моему соседу в горло свою сумочку, потом смыта вся пудра. Лицо разделилось на несколько грязных дорожек. В вагоне гробовое молчание. Вентилятора в вагоне нет. От тяжелого, отравленного испарениями воздуха кружится голова.

12 часов ночи. Поезда идут теперь через большие интервалы времени. Обилие пассажиров наблюдается только на Бродвейской линии — зрители кино, балаганов и прочих развлекательных заведений. Вокзал «Парк-авеню отель». На перроне пусто и грязно. Перед выходом на скамьях лежат люди. Подхожу ближе. Все скамьи (шесть—семь штук) заняты безработными и бездомными. Укрыв голову грязными, собранными с пола газетами, они, скорчившись, спят. Здесь значительно теплее, чем на улице. Это первоклассный ночлег—эти люди все-таки имели монетку для пропуска в метро. Их прогонят отсюда только ранним утром. Могут, конечно, и ночью. Все зависит от сыщиков и контролеров метро.

За турникетом весь пол подвала усеян скорченными фигурами людей. Их здесь 51 человека, они плотно прижались один к другому — так теплее.

АЛ. ХАМАДАН.

Люди тоннеля

Николай Краевский — бетонщик из Сочи, Иван Демьянов — слесарь Текстильного института, Третьяков — студент рабфака, Андреев — сборщик конструкций на заводе «Стальмост», Филиппов — фотограф-лаборант, Оля Фролова — кассирша Курской дороги, Кириченко — слесарь шахты из Донбасса, — все они пришли почти одновременно на стройку метро, о котором так много слышали и о котором так мало знали.

За плечами у каждого из них было два десятка лет жизни и два — три года работы. Но то была работа близкая и понятная, за станком и в цехе, где подчас работали отец, брат, друзья. А здесь открылся новый мир, сначала неприглядный и суровый: земля, песок, камень, глина, сырость, холод, вода.

Чудесные электрические поезда, строгие линии тоннелей, нежный мрамор и стройные колонны будущих станций рождались только в мастерских архитекторов и в кабинетах инженеров. А пока надо было спускаться по скользкой лестнице в подземелье и заняться выкладкой породы.

И вот Краевский — бригадир горизонтальной проходки. Бригада в течение месяца обгоняет четыре, идущие впереди нее, и завоевывает первое место на шахте. За полгода юноши и девушки возмужали, раздались в плечах, тело стало гибким и выносливым. Жизнерадостность не покидала их в самые трудные минуты.

Поднявшись на-гора, бригада на производственных «пятиминутках» обсуждала свою работу и отдельные упущения с жесточайшей самокритикой.

— Бывало, переругаемся на собрании так, что, кажется, глядеть друг на друга не будем. А на-завтра, смотришь, все с еще большим рвением берутся за работу.

Бригада Краевского одна из первых завоевала самое почетное звание на строительстве — бригады имени Л. М. Кагановича.

Ее бросают на самые ответственные участки, и она неизменно выходит победительницей. Весной 1934 г. Краевскому поручают новое сложное дело — работу на щите.

Щит был тогда новой техникой на строительстве метро. При других методах проходки тоннель делается частями. Щит оставляет за собой готовый отрезок тоннеля. Его мощное металлическое туловище цилиндрической формы имеет в диаметре шесть с половиной метров. Под его прикрытием с помощью различных механизмов одновременно совершаются все операции по проходке и бетонированию. 24 гидравлических домкрата силой в полторы тысячи тонн медленно движут это чудовище вперед. В его чреве располагаются рабочие и материалы. Когда щит движется через водоносные слои земли, сжатый воздух отгоняет воду, и работы ведутся по сухой трассе.

Английские специалисты-щитовики и французские эксперты считали пределом прохождения щита (в условиях московских грунтов) 0,75 метра в сутки. Освоить эту проектную норму — такую задачу поставила перед собой бригада.

Но щит нелегко давался. За смену проходили 20—30—40 сантиметров. Бригада поняла, что одного горячего желания, преданности делу, энтузиазма — мало. Надо до мелочей изучить сложную механику щита. Бригада взялась за учебу. День за днем инженер Суворов раскрывал перед бригадой тайны щита, и день за днем прибавлялись сантиметры. В июне однажды прошли за смену целый метр. Крупная победа! Но торжествовать еще было преждевременно.

Развернулось знаменитое соревнование между бригадой Краевского на английском щите и бригадой Лушпика на советском. И та и другая прочно закрепились на метре проходки в смену. 3 метра в сутки — это мировой рекорд в подобных грунтах. Но и эта норма была вскоре превзойдена. К концу проходки делали уже 4,6 метра готового тоннеля в сутки.

По этому поводу американский инженер Дж. Морган, определивший норму проходки в один метр в сутки, заявил:

— Мои расчеты в отношении грунта, самого щита, давления воздуха подтвердились. Но я недооценил человеческий материал. Я ошибся в людях, работавших на щите.

Д. КОССОВ.

Ударники, строители метрополитена: 1-й ряд — тт. Хомякова — пом. машиниста, шахта «Наклонная» № 1; Афонская — маркшейдер шахты № 15; Гольдгаммер — проходчица шахты № 9; Кошкина — мотористка шахты № 13/14. 2-й ряд — проходчики: тт. Литвинов — шахта № 13/14, Сивев — шахта № 13/14, Иванов — шахта № 36/37, Мусатов — шахта № 13/14, Давидович — шахта № 13/14, Паршонков — шахта № 9, — в доме отдыха на станции «Правда» (Северная ж. д.).

Десять минут

Над нашими головами шумела Комсомольская площадь. Сотни трамваев и автобусов проносились по деревянному мосту, который служил потолком гигантского котлована. В зыбкой почве, в предательских плывунах шли работы по сооружению подземной станции.

Железная стена из шпунта защищала от страшного напора плывунов растущий котлован, — и судьба котлована была судьбой вокзальных зданий.

Сколько тревог и опасностей было на этом пути, который сейчас остался за плечами!

Однажды нам пришлось пережить великий страх. Дело было летом 1934 года. Короткие, но сильные ливни обрушивались на Москву. На соседнем с нами участке 2-й дистанции произошла осадка канализационных труб и водопроводных колодцев. Вся вода с плывуном, увлеченным из-за шпунта, рванулась к нам.

Бедствие грянуло в том месте, где через котлован пробегала подвешенная в деревянном коробе речка Ольховка. Да, целую речку нам пришлось подвешивать к нашим креплениям! И вот после трехдневного ливня деревянный короб с заключенной в нем речкой был поврежден напором дождевых вод. Буквально в несколько минут хлынувший вниз водопад размыл на своем пути песок, камни, бревна, все, что попалось на дороге. Мы рванулись навстречу опасности. Глазам нашим представилась потрясающая картина. Размывая грунт, наводнение на 8 метров оголило нашу железную стену. Она стояла без крепления. На наших глазах стена начала деформироваться, прогибаясь внутрь котлована. А с внешней ее стороны, недалеко от пробегавших мимо трамвайных путей, образовалась вдоль всего котлована 5-сантиметровая трещина. Мы поняли, что снаружи началось движение грунта. Еще 10—15 минут — и железная стена обрушится в котлован! Тут мы стали свидетелями великолепной работы инженера Щепакина. Он не потерял самообладания ни на секунду, подбежал к размытому мосту и распорядился завалить его камнями. Под страшным ливнем 50 ударников сбросили в котлован 3 вагона бетонитовых камней. Они работали молниеносно, — вся операция заняла ровно 10 минут. Опасность была ликвидирована.

А. КОРОБКО, Г. ЕРЕМИН.

НОЧЬ В ПАРТКОМЕ

Внизу проходит поезд. В светлом громе
Просторный путь, как нервы, напряжен.
А наверху стоит сосновый домик,
Он голубым забором окружен.
Здесь пульс земли. Здесь штаб соревнованья.
Здесь каждый час тревожен, свеж и нов.
Здесь люди засыпают на диванах
В невероятных позах бегунов.
И видят сны:
Синеющий осинник
И десять детских непонятных звезд,
Еще крыльцо,
И несколько осиных,
Похожих на табачный пепел, гнезд.
И вдруг выходит голубая фея,
За нею сено шепчется в стогах.
Она идет, прозрачным платьем веет,
В резиновых тяжелых сапогах.
Все путается в лиловатой дымке...
В тоннель опять не подают бетон!
Кому-то видятся качели, Химки
И хвоями усыпанный газон.
А рядом, в автогене синеватом,
Фигуры марсианские встают.
По площади пустой идут девчата,
Они в спецовках, и они поют.
Мне эта песня доводась сестрою,
Какое счастье, что она жива!
Осеннею бессонною порою
О дружбе, о любви, о Метрострое
Я подбирал любимые слова.
А люди спят, не слыша телефонов.
Куда их сны сумели увести?
В углу стоят тяжелые знамена,
И золото на бархате блестит.
Как хорошо быть в целом мире дома!
Автомобиль приглушенно гудит.
И так проходит секретарь парткома,
Чтоб никого из них не разбудить.
Уже светлеет. Лампочка устала,
Накрытая бумагою, гореть,
И рот наполнен привкусом металла,
И сна уж не удастся досмотреть.
Вошла уборщица в косынке снежной,
Завязанной по-детски и смешной,
И слов ее украинская нежность
Всю комнату наполнила весной,
Она внесла морозные газеты.
Ребята их раскрыли. Тишина.
Они увидели свои портреты —
Им руки жмет, их чествует страна!

ЕВГ. ДОЛМАТОВСКИЙ.

Встреча под землей

Предстояла сбойка 17-й и 18-й шахт. На сбойке работали две комсомольские бригады — Марусина и Пронина. Бригады соревновались, они гнали во-всю. С каждым днем становилась тоньше разделявшая их стена. Три метра проходки в течение суток — такова была норма. И вот наступил долгожданный момент.

Однажды ночью, когда комсомольцы бригады Марусина остановились перекурить, в забое послышался странный шум. Сквозь стук капель донеслись новые звуки. Ребята насторожились. Глаза всех обратились в сторону сменного инженера.

Инженер улыбнулся:

— Это...

Закончить он не успел. Громкое «ура» раздалось в шахте. Ребята бросились в глубь забоя. Наиболее нетерпеливые приникли ухом к мокрой земле. Глухой шум молотков бригады Пронина доносился сквозь толщу породы.

Огромное возбуждение овладело комсомольцами. Они не хотели выходить из забоя. Они потеряли счет времени и сменялись, только уже совсем выбившись из сил. Но и тогда не уходили домой. Наскоро перекусив и поспав два—три часа на крыше душекомбината или в комсомольском комитете, ребята снова возвращались в шахту. Никто не хотел уступить другим чести участвовать в первой сбойке.

И 12 сентября 1933 года, в день, когда ожидалась сбойка, в обоих забоях полностью собрались бригады. Стук молотков встречной штольни был явственно слышен. И вдруг раздался крик. У одного из проходчиков молоток вошел в породу по самую пружину. Когда молоток вытащили, в отверстие засиял тонкий луч света. Это была сбойка.

Люди обнимались, пели, целовали друг друга в измазанные глиной щеки и губы. А тонкая стенка породы, раз'единявшая людей, рушилась, открывая отверстие все шире и шире. Вскоре в нем показалось измазанное лицо Пронина. Он улыбался.

— Где ваш бригадир?

Тот с протянутой рукой уже спешил к нему навстречу. Крепкое рукопожатие бригадиров завершило двухсотпятидесятиметровый подземный путь двух комсомольских бригад. Через два часа на глубине сорока метров под землей открылся митинг, посвященный первой сбойке.

Л. ХОХРЯКОВ.

Комсомольский задор

Утро в тоннеле началось с древнерусской заковыристой словесности. Это пришла новая бригада проходчиков.

К бригадиру подошла Дора Потапкина.

— Здравствуй! — Дора протянула руку. — Будете у нас работать? Хорошо. Я — бригадир женской комсомольской бригады. Имеем к вам просьбу: не ругаться.

Парень равнодушно взглянул на Дору. Залихватски сплюнул сквозь зубы и смачно выругался под одобрительный хохот своей бригады.

В перерыве Дора подошла к одному из парней.

— Как тебя зовут?

— Яша.

— А меня — Дора. Ты, Яша, видать, парень хороший. Красивый. В моей бригаде — хорошие, веселые девушки. Давай дружить. Будем вместе песни петь, в кино ходить. Только брось ругаться. Идет?

Яша что-то смущенно бормочет и отворачивается. Этаким же манером девушки взялись за Колю, Петю, Сережу. В тоннеле перестали ругаться. Конечно, не без того — привычка дает себя знать; парень выругается, но вдруг, спохватившись, оборвет себя и даже попросит извинения.

Комсомолка Потапкина, бывшая работница завода «Красный эмалировщик», работает на седьмой дистанции метро с конца 1933 года.

На седьмой дистанции все знают бригаду Потапкиной. О бригаде говорят с уважением. И Дору Потапкину избирают в члены Фрунзенского районного совета.

Но не так было вначале. Вначале были такие разговоры:

— Ишь-ты, в штаны нарядились.

Девушек поставили на легкую подсобную работу. Девушки обиделись. Потапкина пошла в комитет комсомола.

— Я организовала бригаду из двенадцати комсомолок. Помогите нам стать на настоящую работу. Мы не будем последними.

Бригаду Потапкиной поставили на постройку узкоколейки, на земляные работы. Смеялся десятник. Иронически пожимал плечами инженер. И было над чем иронизировать. Норму выполняли плохо — на сорок — пятьдесят процентов.

Но иронии хватило только на четыре дня. На пятый день девушки стали перевыполнять норму. А Нюра Щекина, Наталья Смирнова довели выработку до трехсот процентов.

Потом бригада дружно и весело взялась за техническую учебу. К бригаде уже стали относиться серьезно. Ее уже ставят на рытье траншей; затем — на сложные, изоляционные работы. Бригада работает и учится. Упорно овладевает техникой. Уже члены бригады получают в среднем по 400 рублей в месяц.

Проходя по Остоженке, вы часто слыхали веселое девичье пение. Это с песней приходила на работу одна из лучших бригад седьмой дистанции — бригада комсомолки Доры Потапкиной.

Наш рассказ — о метростроевской молодежи. О той доле, которую внес московский комсомол в грандиозное дело строительства лучшего в мире московского метрополитена.

Эта доля — не маленькая. 13 тысяч комсомольцев-метростроевцев! Но разве можно обозначить цифрой ту долю юного задора, напористости, инициативы и энтузиазма, которые принесла комсомолия в тоннели метро?

Замечательный народ! Как они выросли и окрепли там под землей! Их речь обогатилась новыми словами, терминами. Они все говорят, как техники.

Они, эти молодые победители, вложили столько силы и страсти в подземный мир пролетарской столицы, что еще крепче полюбили ее поверхность — и землю, и улицы, и людей. Каждый из них знает — он сделал что-то большое, важное для своей Москвы, для своей страны. Вот здесь, на этом месте, недавно была мутная вода, плывуны, грязь. А сегодня в лучах электрических ламп сияет мрамор. И там проходят один за другим поезда.

— Ехала я сегодня трамваем, — рассказывает Ольга Устинова, — и задумалась вот о чем. Вот если у меня кто-то спросит: «Ты кто такая?» — отвечу: «Я — бетонщица на метро!..» «О чем ты мечтаешь?» — спросят. Отвечу: «Строить вторую очередь метро».

Г. РЫКЛИН.



Станция «Охотный Ряд».



Вестибюль станции «Парк культуры и отдыха им. Горького».

ВАЛЕНТИН КАТАЕВ

Разговор с инженером

— Так на чем я остановился?

— Вы остановились на аварии.

— Собственно, аварии, как таковой, не было, — вежливо заметил Фрадкин. — Она могла случиться, но ее предотвратили. Впрочем, это не меняет дела. Этот денечек я, кажется, не скоро забуду. Ровно год назад, как сейчас помню, — 24 апреля. Мы тогда как раз проходили открытым способом Остоженку. Я еще утром заметил, что кое-где сдают крепления и чуть-чуть осыпается грунт. Самую-самую малость. Ничего особенного. Днем за мной в котлован зашел секретарь парткома.

— Идем, — говорит, — обедать?

— Идем.

Мы пошли. По дороге — стоп! Что-то у меня вдруг стало на душе тревожно. Ну его к черту с обедом! Я вернулся с полдороги обратно в котлован. Как там обстоит дело? Мамочки! На протяжении ста метров пошли сваи. Все поехалось. Под давлением соседних домов грунт медленно сползал огромной массой, угрожая завалить котлован. Сто метров тоннеля, — шуточки! У меня волосы стали дыбом. Кстати, вот на этом самом месте, где мы сейчас стоим.

Мы как раз под'ехали к станции «Парк культуры имени Горького» и стояли на мостовой перед надземным вестибюлем станции. Мостовая была новая, крепкая, брусчатка. Изящный павильон горел, как сквозной решетчатый фонарь.

Тов. Фрадкин, начальник строительства станции «Парк культуры им. Горького», давно уже обещал «покатать» в метро. Сегодня он исполнил свое обещание. Он заехал за нами на своем фордике. Сейчас он, этот радушный и несколько взволнованный хозяин, показывал нам, так сказать, переднюю своей грандиозной подземной квартиры. Он деловито посматривал на часы. У входа в метро стояла громадная веселая очередь. Шныряли дети, приставая ко всем:

— Дяденька, у вас нет лишнего билета? Тетенька, возьми меня покататься!

Фрадкин поймал длинноногую курносую девчонку, взял ее за локти и поставил перед собой.

— Ну! — сказал он строго. — Небось, хочется покататься?

— А тебе, небось, не хочется! — обиженно огрызнулась девочка.

В общем это был чудесный веселый московский вечер будущего, ставшего настоящим.

Мы спустились по серой широкой лестнице вниз. Сталин и Каганович шагали в ногу навстречу нам, над нами, из белого воздуха громадного плаката.

Шестигранные белые соты потолка были наполнены мутной голубизной нарисованного неба.

Мы спустились в подземный дворец.

Ровно и ярко освещенный молочными шарами лампионов, он сиял своими лестницами, галлереями, мостиками.

Это был музей изящных искусств, грандиозный мраморный театр, все, что хотите, но только не подземелье.

Со сдержанной гордостью скромного хозяина Фрадкин показывал нам подробности своих владений. Вот стеклянная диспетчерская будка, вот медицинская комната, вот билетные кассы, вот красный лакированный шкаф автомата для продажи газет.

Два ряда четырехугольных колонн желтого мрамора. Лепные капители. Длинная платформа. Входы и выходы тоннелей. Рельсы. На перроне — начальник станции в красной фуражке.

Все это было точь-в-точь похоже на великолепно исполненный рисунок проекта, где маленькие фигурки живых людей, отраженные в невероятно глянцевых шашках пола, подчеркивают грандиозные масштабы сооружения, — так же точно, как гулкое эхо подчеркивало непомерную кубатуру этого блистательного подземелья.

Каждая фарфоровая плитка облицовки, каждая массивная дубовая дверь, каждая лампа, каждый метр мрамора, казалось, были в приятельских отношениях с Фрадкиным, и он, проходя мимо, похлопывал их ладонью по плечу, как младших товарищей, с любовью и уважением. Он рассказывал нам биографию каждого камня: этот с Урала, этот из Крыма, этот из Башкирии...

На платформе, в ожидании поезда, Фрадкин остановился, наморщил лоб.

— Простите, на чем я остановился?

— Вы остановились на том, что у вас стали волосы дыбом.

— Совершенно верно. То-есть, это только так говорится для красного словца. Но в общем картина была ужасная. Рабочие бежали из котлована. Котлован пустел. Грунт напирал. Два дома дали трещины. А наверху, на помосте над котлованом, кипела работа. Работало человек пятьсот. Машины, вагонетки, оборудование... Можете себе представить! Каждая минута могла стоить многих месяцев упорного труда и сотен, а то и тысяч человеческих жизней. Я кинулся в комсомольскую бригаду крепильщиков тов. Абрамова. Это было 12 крепких пареньков.

— Ребята, — сказал я. — Дело ясное. Кто согласен итти в котлован? Но предупреждаю...

— Можешь не предупреждать, — сказал Абрамов...

Послышался нарастающий шум поезда. Четыре шагольских вагона выскочили из тоннеля. Пассажиры бросились в открывшиеся боковые двери вагонов. Сирена рявкнула. Двери мягко сошлись.



Ударница Метростроя тов. СОРОКИНА.

□ □ □ □ □

Мы понеслись. Внутренность вагонов сияла новенькими никелем. В окнах вспыхивали красные и зеленые звезды сигналов. Тоннель заворачивал. Поезд мчался в тоннеле, как в перламутровом завитке улитки.

В вагоне сидели иностранцы — члены дипломатического корпуса.

— Кто строил эту станцию? — спросил Фрадкина немец.

— Я, — сказал Фрадкин.

Немец оглядел маленького двадцатисемилетнего Фрадкина, одетого в грубошерстное пальто и серую кепку.

— А этот тоннель, где мы сейчас едем, кто строил?

— Я, — сказал Фрадкин.

— И это тоже вы? О! В какой же стране вы учились?

— А у нас, в СССР.

— Но ведь это же первое метро в России. Как же вы могли этому научиться, раз до сих пор в России никогда не строили метро? Откуда у вас опыт?

Фрадкин замялся.

— Так уж, — сказал он, — ничего не поделаешь... Пришлось...

Он больше ничего не нашелся ответить. Пришлось — и пришлось. Надо было — и научились. Не мог же Фрадкин вдаваться в подробности и об'яснять немцу, что папа у него был нищий местечковый портной, что сам он еще совсем недавно работал на красильной фабрике, смолил бочки и мыл бутылки на Трехгорном пивоваренном заводе и вместе с тем учился в вузе и был активным комсомольцем, а потом партийцем... Что он прошел путь десятков и сотен тысяч молодых людей нашей страны.

Немец недоверчиво посмотрел еще раз на Фрадкина и сказал совершенно неопределенно:

— О!

Вежливый японец, сложив на коленях маленькие желтые лакированные ручки, поинтересовался:

— Были у вас иностранные консультанты?

— Нет!

— Так!..

Поезд мчался, останавливаясь на станциях, и трудно было поверить, что это — Москва. Когда на сверкающих плитках появлялись надписи: «Библиотека Ленина», «Дзержинская», «Кировская», это было так же невероятно, как если бы на Шаболовской радиостанции вдруг загорелись, как на Эйфелевой башне, электрические узоры Ситроена.

Невероятно, но... факт.

— Ах, да, — вдруг вспомнил Фрадкин, обращаясь к нам. — Простите, на чем я остановился?

— Вы остановились на том, что бригадир комсомольской бригады Абрамов сказал вам: «Можешь не предупреждать».

— Совершенно верно. Он сказал: «Можешь не предупреждать», и вся его бригада, 12 замечательных пареньков, кинулась в котлован. Вы видите на мне этот синий пиджак? Этот же самый пиджачок был на мне и тогда. Ничего себе пиджачок, довольно приличный. Я его снял, аккуратно повесил в котловане на гвоздик, и мы, как звери, пошли таскать бревна и укреплять сваи. Короче говоря, мы не выходили из котлована много часов. Ну, и как видите. Между прочим, этот самый Абрамов сейчас в Красной Армии. На Дальнем Востоке. Я от него на-днях получил письмо...

Выплыли буквы конечной станции «Сокольники».

— Здесь был первый опытный участок метро, — сказал Фрадкин. — Я был его начальником. Мы пробовали. Моя мама, старая местечковая мама, твердила мне горестно:

— На что это похоже, Сема! Днем тебя нету дома, ночью нету!.. Все время ты там сидишь и копаешься в земле. Что же ты выкопал? Это же погреб для картошки, не больше. Чтоб в нем ездить, не может быть никакой речи, в лучшем случае он завалится.

Одна ли мама так думала?

— Ничего, мама, как-нибудь не завалится...

— Это было на заре нашего строительства. Нас, инженеров, тогда имелось не больше десятка. Все управление помещалось в двух комнатах... Потом, когда я повез маму «кататься» в метро, — старушка не выдержала и заплакала от умиления.

...Мы поехали обратно к центру.

Поезд остановился. Мы поднялись по движущейся лестнице вверх. Чудесная сила подымала нас, неподвижных, вверх, а в это время сверху вниз мимо нас спускались пассажиры, стоя на движущихся ступенях неподвижно, как статуэтки.

Мы вышли под звезды «Охотного Ряда». Вокруг шумела чудесная Москва.

Фрадкин остановился, снял кепку и почесал себе волосы.

— Да, на чем я остановился?

— Вы остановились на том, что Абрамов прислал вам на-днях письмо.

— Совершенно верно. Абрамов мне прислал из армии письмо. Он мне, между прочим, пишет: «Я защищаю границы Советского Союза так же, как мы с вами, Семен Владимирович, охраняли котлован».

НАКАНУНЕ 1 МАЯ ЗА РУБЕЖОМ

„КРАСНЫЙ ФРОНТ РАБОЧЕГО КЛАССА НЕПОКОЛЕБИМ!“

Первомайское воззвание австрийской компартии

Австрийская компартия выпустила к 1 мая воззвание ко всем трудящимся Австрии.

«Международный рабочий класс, — говорится в воззвании, — стоит перед тяжелыми боями, перед гигантскими задачами. Хотя фашистская диктатура уже 15 месяцев управляет Австрией, она до сих пор не смогла упрочить свое господство. Подавляющее большинство населения против этой диктатуры, и красный фронт рабочего класса непоколебим.

Австрийские рабочие покажут фашистским палачам в день 1 мая, что они по-прежнему полны боевой решимости».

Воззвание выдвигает следующие первомайские лозунги:

Против снижения зарплаты и за ее повышение.

За 40-часовую рабочую неделю без снижения заработка.

Восстановление свободы собраний.

Восстановление свободных профсоюзов.

Против правительственных проектов введения трудовой повинности.

Конфискация земель крупных помещиков и церковных земель и распределение их среди крестьянской бедноты.

Воззвание кончается следующими словами:

«1 мая 1935 года наступает под знаком военной опасности. Единственный оплот мира — Советский Союз. Борьба против фашизма — это борьба против войны, за мир. Долой фашизм, долой империалистическую войну. ДА ЗДРАВСТВУЕТ БОЕВОЙ МАЙ 1935 ГОДА! ДА ЗДРАВСТВУЕТ ДИКТАТУРА ПРОЛЕТАРИАТА! ДА ЗДРАВСТВУЕТ СОВЕТСКАЯ АВСТРИЯ!»

РАБОЧИЕ ФРАНЦИИ ГОТОВЯТ ДЕМОНСТРАЦИИ ЕДИНОГО ФРОНТА

ПАРИЖ, 25 апреля. (ТАСС). Об'единения реформистских профсоюзов департаментов Од, Изер, Саон-э-Луар и Альп-Маритим приняли предложения соответствующих департаментских об'единений унитарных профсоюзов о совместной организации первомайских выступлений рабочих.

Секретариат Всеобщей унитарной конфедерации труда призывает всех французских рабочих к совместным выступлениям 1 мая. Секретариат решил завтра снова обратиться к руководству Всеобщей конфедерации труда с предложением о единстве действий.

Делегация антифашистского комитета единства действий Парижской области передала министерству внутренних дел протест против запрещения демонстрации первого мая в Венсене (предместье Парижа).

Одновременно осуществлено единство действий унитарных и реформистских профсоюзов в руководстве забастовками четырех тысяч строителей в Нанте и четырех тысяч рабочих перчаточного производства в Мийо.

СОБРАНИЯ И ДЕМОНСТРАЦИИ В ВЕНГРИИ ЗАПРЕЩЕНЫ

ВЕНА, 26 апреля. (ТАСС). По сообщению из Будапешта, венгерское правительство принимает меры к тому, чтобы воспрепятствовать рабочим демонстрациям в день 1 мая. В частности венгерские власти запретили на одну неделю всякие собрания и уличные шествия.

По тем же сведениям, руководители реформистских профсоюзов пришли к соглашению с предпринимателями о том, что профсоюзы не будут призывать рабочих к прекращению работ в день 1 мая.

ДЕЛЕГАЦИЯ ЮЖНОАФРИКАНСКИХ РАБОЧИХ ЕДЕТ В СССР

ЛОНДОН, 25 апреля. (ТАСС). Орган коммунистической партии Южноафриканского союза «Умсебензи» сообщает, что рабочие Южной Африки послали на первомайские торжества в Советский Союз делегацию из трех рабочих — одного текстильщика, одного швейника и одного мебельщика.

Делегатам, выехавшим из Иоганнесбурга 25 марта, были устроены торжественные проводы при участии огромного количества рабочих.

КАЗЕННЫЕ „ТОРЖЕСТВА“ В БЕРЛИНЕ

(По телефону от берлинского корреспондента «Правды»)

БЕРЛИН, 26 апреля. И в этом году национал-социалисты используют день первого мая в демагогических целях и устраивают казенное празднество «национального труда».

Центром празднеств будет торжественный акт и военный парад на плацу в Темпельгофе. Параду будет предшествовать речь Гитлера. Все рабочие и служащие должны в обязательном порядке участвовать в темпельгофском параде и шествиях. Уклонившимся не будет выплачена за этот день заработная плата.

Повидимому, устроители празднества опасаются, что количество участников парада будет недостаточно велико. Поэтому решено привлечь к празднеству также и кустарей. Владельцы слесарных, сапожных, портновских мастерских и парикмахерских получили циркуляр, который предлагает им построиться в колонны и отправиться 1 мая в Темпельгоф. Уклоняющиеся от участия в шествии должны уплатить штраф в сумме 20 марок.

Гофман.

ПРИГОВОР АНТИКАЙНЕНУ

ГЕЛЬСИНГФОРС, 26 апреля. (ТАСС). Суд приговорил Антикайнена к пожизненному тюремному заключению.

ЕДИНЫЙ ФРОНТ В БРАЗИЛИИ

НЬЮ-ЙОРК, 26 апреля. (ТАСС). Как сообщают, революционные профсоюзы в Бразилии, находящиеся под влиянием компартии, об'единились с профессиональными союзами, которые первоначально были организованы при помощи правительства, но впоследствии заняли антиправительственную линию.

АРЕСТЫ ГЕРМАНСКИХ КОММУНИСТОВ

ПАРИЖ, 26 апреля. (ТАСС). «Юманите» сообщает из Берлина об аресте бывших членов компфракции рейхстага Маддалена, Штамма и Рембте.

Все трое обвиняются в руководстве нелегальной деятельностью компартии, в частности, в восстановлении профессиональных союзов, возникновение которых особенно беспокоило фашистские власти.

Тайная полиция до сих пор ничего не сообщила об этих арестах. Неизвестно даже, живы ли арестованные.

Страна готовится к 1 мая

25 апреля в Ленинград на теплоходе «Смольный» для участия в первомайских торжествах прибыла английская рабочая делегация. На снимке: английские рабочие делегаты в Ленинградском порту. Фото Савко (Союзфото).

Делегаты от 140 тысяч английских рабочих

ЛЕНИНГРАД, 26 апреля. (Корр. «Правды»). Прибывшую вчера на первомайские торжества английскую рабочую делегацию возглавляет горняк Вильям Шин, городской голова г. Мансфильда.

В беседе с корреспондентом «Правды» тов. Вильям Шин сообщил:

— Наша делегация избрана на предприятиях и конференциях профсоюзов и представляет 140 тыс. английских рабочих. Это самая многочисленная английская рабочая делегация, прибывшая в СССР после 1927 г. В составе делегации рабочие разных профессий: металлисты, судостроители, электрики, горняки, железнодорожники. Все делегаты впервые посещают Советский Союз.

* * *

Рабочие делегации Америки и Англии сегодня знакомились с достопримечательностями города. Гости осмотрели Петропавловскую крепость, Смольный, бывший Зимний дворец, Щемиловский рабочий городок в Володарском районе, улицу Стачек. Вечером они будут присутствовать на спектакле в одном из ленинградских театров.

Как оденутся ткачихи

Работницы Трехгорной мануфактуры выйдут на демонстрацию в своих лучших нарядах. Ольга Гришина, председатель цехового комитета, наденет коричневое крепдешиновое платье. Член Моссовета — Татьяна Причинина нарядится в яркий украинский костюм: вышитые рубашка и фартук, сарафан, желтый шелковый платок и множество разноцветных бус и лент.

Ткачиха Мария Тюрикова, с 30-летним производственным стажем, на-днях получит премию — шелковое платье. «Если оно красное, — говорит она, — надену его, а если другого цвета, тогда надену свое красное маркизетовое и красный шелковый шарф». Дарья Залетова, член райсовета, работает на Трехгорке 34 года. «Если бы можно, — шутит она, — я надела бы к празднику сразу две обновки: и темнокрасное шерстяное платье и темносиний шерстяной костюм». Евдокия Феофанова собирается надеть старинный костюм — кофту-баску, полосатую юбку со сборами и вышитый люстриновый фартук, — так одевались ткачихи в старину. Она специально бережет этот костюм к торжественным праздникам, чтобы острее чувствовать радость сегодняшнего дня.

Впереди колонны пойдут физкультурники завода. Среди них — молодая ткачиха, комсомолка Мария Борисова. На ней будет белая майка, белая юбка, белые носочки и белые туфли. Головы девушек будут открыты. Поэтому все они сговорились перед праздником причесаться в парикмахерской. Свои наряды и обновки молодежь наденет вечером, когда вернется с демонстрации.

Под знаменами Богунского полка

[illegible], 26 апреля. (Корр. «Правды»). [illegible] стрелковая дивизия имени [illegible] пролетариата, первым командиром которой был народный герой Щорс, усиленно готовится к первомайским праздникам. Начальник дивизии тов. Козлов сообщил:

— В этом году во главе парада частей дивизии пойдет Богунский полк, имеющий отличные показатели по боевой и политической подготовке. Сейчас в полку бойцы соревнуются за честь быть знаменосцем на параде. Тот, кто победит в соревновании, понесет первое знамя богунцев, врученное полку Украинским Центральным Исполнительным Комитетом за боевые заслуги перед революцией.

В [illegible] передовых будут итти также [illegible] пролетариев и Таращанский полк. На парад дивизия вывезет много новых орудий.

В доме колхозника Молочникова

ВОРОНЕЖ, 26 апреля. (Корр. «Правды»). В доме колхозника Максима Дмитриевича Молочникова (колхоз «Красный Октябрь», село Хохол) предпраздничные хлопоты: Евдокия Матвеевна, жена Максима Дмитриевича, и Пелагея Афанасьевна, его невестка, производят генеральную уборку — белят, моют, чистят.

Максим Дмитриевич уже зарезал свинью к празднику, накупил обновок для семьи — платья, детские костюмчики, фуражки. 1 мая Максим Дмитриевич приглашает к себе гостей, лучших ударников своей бригады.

Хохольский сельский клуб готовит большую программу: клубный драмкружок репетирует «Грозу» Островского, комсомольский драмкружок репетирует пьесу «Конец господ Ржевских». Музыкальный и хоровой кружки готовят ряд музыкальных и вокальных номеров.

* * *

○ На московском заводе им. Владимира Ильича есть 60 рабочих, проработавших у станка от 22 до 46 лет. Это — «золотой фонд» завода. К первомайским дням всем им на квартиры посылаются посылки от имени треугольника завода. В каждой из посылок — 2 бутылки портвейна, торт, пирожные, конфеты, колбаса, ветчина, консервы.

○ В Ташкенте идет оживленная предпраздничная торговля. На рынок выпущено готового платья на 1 млн рублей, мануфактуры — на 750 тыс., трикотажных изделий — на 600 тыс. рублей.

○ В Ленинграде в первомайской демонстрации примут участие 500 духовых оркестров. Отпечатано 300 тыс. брошюр первомайских песен и 500 тыс. песенных листовок для раздачи демонстрантам.

ЗЕРНОСОВХОЗЫ КУЙБЫШЕВСКОГО КРАЯ ЗАКОНЧИЛИ СЕВ

КУЙБЫШЕВ, 26 апреля. (Корр. «Правды»). Зерносовхозы Куйбышевского края закончили весенний сев, выполнив план на 20 дней раньше прошлого года, при чем задание по посеву пшеницы перевыполнено. Весь рядовой сев проведен в среднем по совхозам Зернотреста в 10 рабочих дней против 12, намеченных по плану. Качество высокое. Тракторный парк в исправности и с окончанием сева переключается на вз[illegible] ранних паров и оказание помощи отстающим колхозам.

Блестящие образцы работы показали передовые совхозы — Ленинский, Куйбышевский и Безенчукский.

«БЕЗГРАМОТНАЯ СТРЯПНЯ ЗАПОРОЖСКОГО ГОРКОМА»

Бюро Запорожского горкома КП(б)У приняло постановление в связи со статьей в «Правде» от 17 апреля «Безграмотная стряпня Запорожского горкома», в котором оно признает «правильной критику письма горкома от 7 апреля с. г. в «Правде». Постановление указывает, что «вследствие небрежности и невнимательного отношения со стороны секретариата горкома в этом письме вместо того, чтобы ограничиться только информацией о проведенном совещании с активистами производства, допущена попытка поставить ряд вопросов перестройки партийной работы, при чем поставлены эти вопросы неправильно и неграмотно о растущем рядовом партактиве, о сборе предложений среди беспартийных рабочих для партийных собраний и т. д.».

Бюро горкома отмечает, что «выпуск этого неправильного письма является грубейшей ошибкой, ибо оно, как совершенно правильно указывает «Правда», может только дезориентировать партийную организацию в перестройке партийной работы».

В связи с этим бюро Запорожского горкома постановило свое письмо от 7 апреля отменить. Считая, «что основным недостатком в работе горкома все еще является отсутствие достаточного оперативного руководства и помощи первичным партийным организациям в деле подлинной перестройки всей партийной работы», бюро горкома предложило секретариату и отделам горкома сосредоточить все свое внимание на оперативном, повседневном руководстве первичными парторганизациями.

ПРЕЗИДИУМ ОБЩЕСТВА СТАРЫХ БОЛЬШЕВИКОВ извещает о смерти члена Общества тов. БЕЛЯЕВА, Александра Семеновича.

МЕТАЛЛ ЗА 24 АПРЕЛЯ

(В тысячах тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	34,5	33,4	96,9
СТАЛЬ	34,5	33,9	98,4
ПРОКАТ	24,5	21,3	87,1

УГОЛЬ

(В тысячах тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ за 23 апреля	312,1	294,0	94,2
ДОНБАСС за 24 апреля	174,7	169,3	96,9

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

25 апреля

Дороги.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки	Выполнение норм обмена вагон. в %. Принято с соседних дорог.	Выполнение норм обмена вагон. в %. Сдано соседн. дорогам.	Процент обеспечения вагонами.
Октябрьская	Синев	114	121	140	116
Западная	Жуков	140	99	116	108
Кировская	Ледник	97	126	127	109
Юго-Западная	Зорин	114	110	113	108
Окружная	Шрамко	110	102	110	94
Екатерининск.	Билик	112	118	102	114
Донецкая	Левченко	100	107	109	99
Москва—Донб.	Емшанов	110	111	111	117
М.-Бел.-Балт.	Русанов	99	110	107	102
Южные	Шушков	102	116	117	121
Забайкальск.	Друсине	148	93	74	103
Казанская	Кучмин	97	105	114	106
Северная	Амосов	96	104	114	105
Северокавказ.	Лившиц	95	106	110	105
Курская	Карпенко	103	115	109	121
Восточносиб.	Голышев	109	89	104	107
Оренбургская	Подшивалин	89	89	113	97
Турксиб	Четвергов	79	65	143	93
Вол.-Уральск.	Кантарадзе	101	100	109	117
Юго-Восточная	Житков	84	114	105	112
Томская	Миронов	82	109	92	94
Сам.-Златоуст.	Ковылкин	108	103	86	112
Пермская	Шахгильдян	83	88	106	100
Среднеазиатск.	Прокофьев	104	91	68	104
Закавказская	Розенцвейг	114	73	73	107
Южно-Уральск.	Князев	72	78	89	99
Уссурийская	Ломберг	110	82	64	123
Омская	Уланов	53	89	86	111

Погружено всего: 61.970 ваг. 100,8

Разгружено » 60.587 »

Приезд бельгийского художника Ф. Мазереель

26 апреля в Москву приехал известный бельгийский художник Франц Мазереель.

На Белорусском вокзале художника встречали председатель Всесоюзного общества культурной связи с заграницей тов. Аросев, представители Международного бюро революционных художников Бела Уитц и Фогеллер, советские художники и представители печати.

Художник привез с собой 80 своих работ для открывающейся в Музее нового западного искусства выставки его картин.

В беседе с представителями печати Франц Мазереель заявил:

— Я давно уже стремился приехать в Советский Союз, подышать здесь воздухом свободы, о котором я мечтал всю жизнь.

Франц Мазереель известен своими острыми карикатурами-памфлетами против войны и ее поджигателей. (ТАСС).

Иранская торгово-промышленная делегация выехала в Москву

БАКУ, 26 апреля. (Корр. «Правды»). В ночь на 25 апреля иранская торгово-промышленная делегация выехала в Москву. Перед от'ездом министр сельского хозяйства Ирана г-н Баят в беседе с корреспондентом «Правды» сообщил:

— Прибывшая в СССР по приглашению Народного комиссариата внешней торговли иранская делегация встретила в Баку радушный и дружеский прием.

Мы восторгаемся великими достижениями и энтузиазмом в научной и сельскохозяйственной областях, которые мы здесь наблюдаем. Мы обращаем сугубое внимание на достижения СССР, ставя перед собой целью обмен опытом этих двух дружеских соседних стран.

Не подлежит сомнению, что приезд иранской делегации в СССР даст благоприятные результаты в деле укрепления экономических взаимоотношений наших стран, в частности в области сельского хозяйства.

Министр торговли Ирана г-н Алям заявил:

— Нынешний Баку резко отличается от прошлого. Нам сразу стали заметны происшедшие изменения: увеличение городского движения, новые здания, предприятия.

Г-н Алям особо подчеркнул прекрасное впечатление, оставшееся у членов делегации от оперы советского композитора Глиэра «Шах Сенем» в постановке Азербайджанского государственного театра.

ЭКСПЕДИЦИИ АКАДЕМИИ НАУК В 1935 г.

26 апреля состоялось расширенное заседание президиума Совета по изучению природных ресурсов при Академии наук СССР. На 1935 год утверждено 10 комплексных экспедиций: Карело-Мурманская, Печорская, Средневолжская, Каспийская, Северокавказская, Сванетская, Южноуральская, Камчатская, Киргизская и Туркменская.

НОВЫЕ ЗАСЛУЖЕННЫЕ АРТИСТЫ РЕСПУБЛИКИ

Народный комиссариат по просвещению РСФСР присвоил звание заслуженных артистов республики М. С. Гольдиной, М. Л. Мельтцер, В. С. Алексееву и З. С. Соколовой. Все они — работники Государственного оперного театра им. К. С. Станиславского. (ТАСС).

СОРЕВНОВАНИЕ ДВУХ МАГИСТРАЛЕЙ

СТАЛИНО, 26 апреля. (ТАСС). Вчера в Артемовске подписан договор на социалистическое соревнование между двумя магистралями Советского Союза — Донецкой и Екатерининской дорогами. В обсуждении договора принимали участие начальники дорог, начальники политотделов, председатели дорожных профессиональных организаций, а также лучшие ударники транспорта. Секретарь Донецкого обкома КП(б)У тов. Саркисов выступил с речью о задачах соревнования.

ЗВЕНО ВОДОПЬЯНОВА ВЫЛЕТЕЛО ИЗ ОХОТСКА

ХАБАРОВСК, 26 апреля. (ТАСС). С борта самолета Водопьянова радист Иванов сообщает: «Сегодня вылетели из Охотска. На Шантарских островах сделаем посадку, добавим горючего и вылетим в Николаевск».

РАССЛЕДОВАНИЕ УБИЙСТВА ГРИГОРИЯ БЫКОВА

По распоряжению прокурора СССР тов. Вышинского, для помощи местной прокуратуре в расследовании обстоятельств убийства Григория Быкова в Нижний Тагил выехал следователь по важнейшим делам военной прокуратуры тов. Долицкий.

СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА МОЛОКО

По решению правительства с 27 апреля снижены цены на молоко, реализуемое в открытой продаже.

Литр молока будет стоить теперь, в зависимости от пояса, на 10—40 коп. дешевле прежнего. В Москве молоко в флягах с сегодняшнего дня стоит 1 р. 60 к. литр, пастеризованное в бутылках — на 10 коп. дороже.

ХРОНИКА

Совет Народных Комиссаров Союза ССР освободил тов. Файнштейна Абрама Самойловича от обязанностей заместителя торгового представителя СССР в Германии, в связи с назначением его на другую работу. (ТАСС).

ПРОИСШЕСТВИЯ

Пожар в Политехническом музее. Вчера, около 12 час. ночи, в 3-м этаже Политехнического музея, где расположена выставка изделий легкой промышленности, загорелся один из выставочных стендов. Прибывшие две команды быстро ликвидировали пожар. Пострадало несколько экспонатов выставки.

Арест воровки. В Москве арестована 17-летняя воровка Петрова. Она являлась под видом покупательницы в магазины и воровала товары. Петрова совершила 8 краж. Она украла 10 мужских костюмов, 20 дамских платьев, 18 пар галош, много пар ботинок, хромовых сапог и других вещей.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды» и ТАСС)

Делегация чехословацких педагогов в количестве 20 человек прибыла в Харьков. Делегаты ознакомились с достопримечательностями города, посетили ясли завода «Серп и молот» и учебный комбинат Харьковского тракторного завода.

100 тыс. рублей ассигновал гомельский городской совет на приведение в порядок огромного парка культуры и отдыха им. Луначарского. Парк некогда принадлежал князю Паскевичу.

Караси без чешуи обнаружены в озере Копанцы (Коми-область). Областной музей приступил к изучению этого редкого явления.

Олимпиада самодеятельного искусства проходит в городах Одесской области. Выступают кружки рабочих и колхозников. 1 мая в оперном театре, в Одессе откроется областная олимпиада самодеятельного искусства, на которую с'едутся 282 участника.

КУРС НА СЕВЕР!

(По телеграфу от специального корреспондента «Правды» на борту самолета Куканова)

25 апреля, перед закатом, примерно в 8 часов вечера по местному времени, Куканов прилетел в Хабаровск. Завершен первый этап перелета, пройдено 8 тысяч километров за 42 летных часа. Это — не рекорд, но и не так плохо.

Сейчас, когда мы закончили наше движение на восток и поворачиваем на север, к берегам Чукотского моря, следует сказать о том, что мы видели, пролетая над страной.

Экипаж самолета видел расцвет весны. На наших глазах поля высыхали от вешних потоков, посылая нам ввысь волнующий весенний запах. На Урале, на озерах, мы видели первую весеннюю охоту на уток. На наших глазах вскрывались реки, заливали луга и прибрежные пастбища. В Западной Сибири с шумом проваливаются зимние дороги, рвы наполняются желтоватой мутью, а в Восточной Сибири уже идет сев.

Всюду дымят заводы, мчатся поезда. Мы лучше увидели свою страну, многообразие ее жизни. В нашем экипаже уже вошло в обычай: после посадки, когда останавливаются мощные моторы и наступает тишина, все, перебивая друг друга, делятся впечатлениями.

— На Байкале уже лед тронулся.

— Видел, над каким замечательным курортом мы пролетали?

— Очень красивые горы под Красноярском — вот где бы пожить!

Люди воздуха — пилот, штурман, бортмеханики — заняты исключительно землей. Их волнуют острые шпили Нерчинского хребта, величественная красота пейзажей, зеленые сплошняки тайги, заводы, стройки, города. Внушительная мощь страны вызывает гордость. Родина! Так вот она как прекрасна и захватывающе сказочна наша страна!

Всюду на помощь нашему экипажу приходят сотни людей. Они расчищают специальные площадки для посадки и взлета нашего самолета. Во время одной из посадок в Западной Сибири внезапно заболел Куканов. Ночью приехал врач и разрешил есть Куканову только бульон. К утру в наше общежитие потянулись домашние хозяйки с несметным количеством бульонов и всяческой диэтической пищи. В Чите нам сказали:

— Это очень почетно помогать людям, летящим в Арктику!

Сегодня мы пролетали над Хинганским хребтом, кружились над монументальным памятником погибшим героям волочаевских битв, видели живописный курорт, построенный в ущелье хребта, богатую красками и разнообразием тайгу. Затем мы впервые встретились с Амуром — нашим спутником, над Амуром мы полетим к Николаевску. Морозов — наш штурман — уже раскрывает большие карты, изучает маршрут.

Из Хабаровска Куканов берет курс на Север.

И. МИХАЙЛОВ.

Хабаровск.

Уполномоч. Главлита № В—22626. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 313.